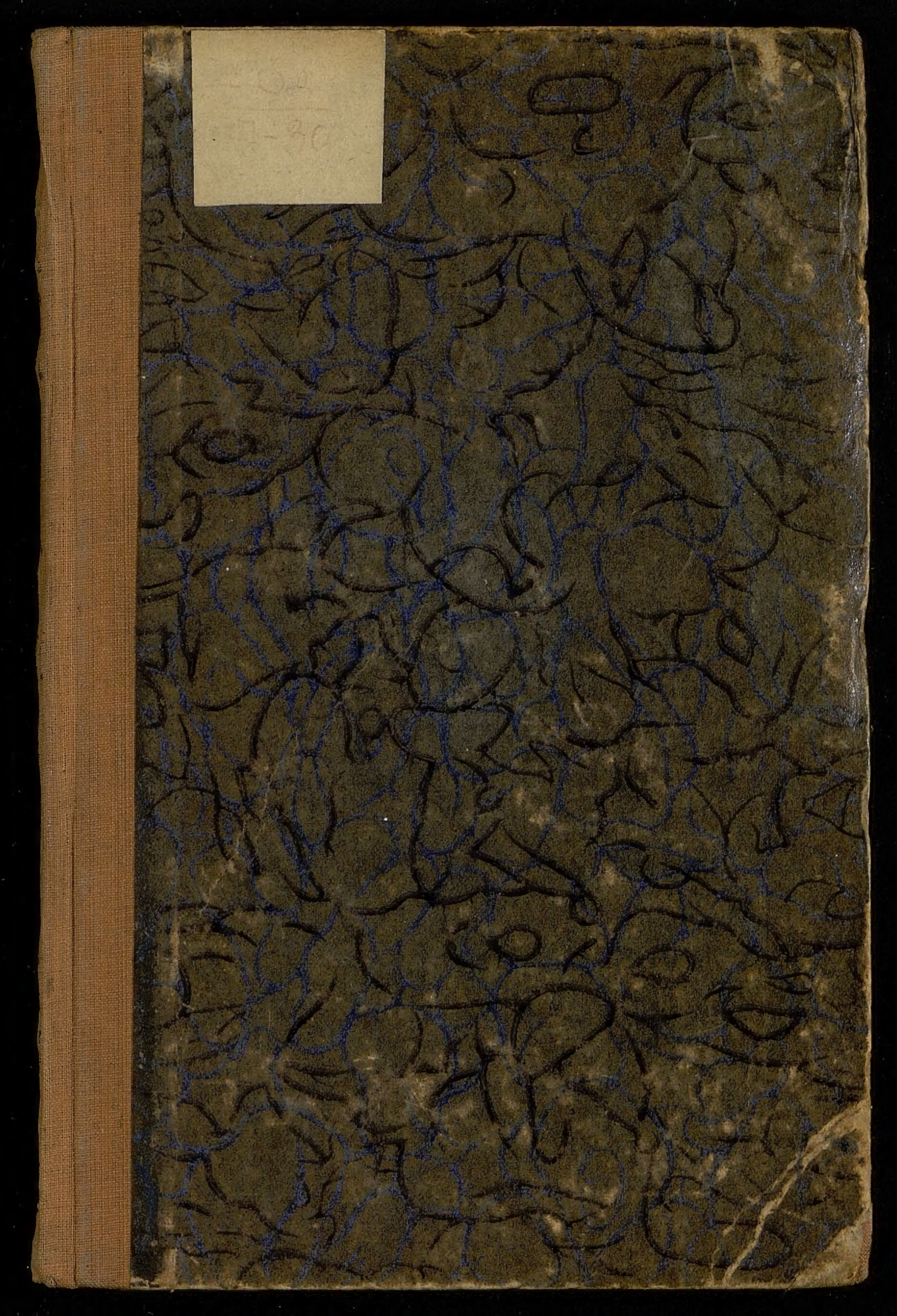


2

СССР

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА

Проф. М. Петров

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СИЛ В МОРСКОЙ ВОЙНЕ

ПОСОБИЕ
для командного состава
РККА

★

Одобрено Управлением по исследованию и использованию опыта войн Штаба РККА

АВИОИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва 1925

В составлении настоящего труда, кроме профессора М. А. Петрова, принимали участие А. А. Сакович, которым составлена часть 2 раздела I; С. В. Гиршфельд—часть 3 раздела I и раздел II; В. А. Корольков и Н. М. Тулупов—части 1 и 3 раздела IV.



(Главлит № 41.816)—г. Москва. Тираж 3.000 экз.

Тип. РИО—УВВС., Ул. Разина, 5.

РАЗДЕЛ I.

Боевая организация Воздушных Сил, придаваемых морскому флоту.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

БОЕВОЕ НАЗНАЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СИЛ.

ГЛАВА I.

Общие указания.

1. Воздушные Силы входят в состав вооруженных сил СССР и придаются морскому флоту для ведения операций и войны на море в размерах, определяемых предстоящими задачами.

2. Боевые задачи Воздушных Сил[1]), придаваемых морскому флоту, вытекают из общих задач морских сил данного моря и выполняются В. С. как самостоятельно, так и совместно с морским флотом и береговой обороной.

3. Боевое назначение В. С. определяется планом кампании и операций морских сил на данном морском театре. В процессе составления плана кампании и боевых операций надлежит установить задания по составу, оборудованию и боевой подготовке В. С.

4. Задания В. С. должны быть обоснованы:

а) особенностями театра,

б) составом и качеством собственных морских сил и предположенными их боевыми операциями,

г) условиями летной работы в предвидимой боевой обстановке на данном театре.

Нельзя откладывать выявления боевых задач В. С. до начала войны. Поскольку это возможно, они должны быть предусмотрены ранее, и не в общих формах, а в конкретных выводах, сделанных на основании исследования предвидимых боевых операций и условий для них. Только тогда возможно прочно поставить цели для подготовки и обучения.

---

[1]) В дальнейшем изложении Воздушные Силы сокращенно обозначаются через В. С.

5. Особенности театра должны быть учтены в той мере, в какой они вызывают:

а) необходимый район действий Воздушных Сил (принимая во внимание условия их базирования), собственного морского флота и дислокацию морских и воздушных сил противника; отстояние от баз вероятных районов боевых операций, подлежащих обслуживанию В. С., и другие обстоятельства этого порядка,

б) необходимое расположение боевых аэродромов,

в) количество средств В. С., для обслуживания театра и побережья,

г) специальные свойства аппаратов, сообразуемые с условиями летной работы на данном театре.

6. Данные о противнике, составе его сил должны быть изучены и учтены возможно тщательно, чтобы:

а) надлежаще обосновать состав, вооружение и конструкцию средств В. С,

б) установить приемы и методы борьбы с противником.

7. Задачи В. С. должны быть согласованы с задачами морского флота и береговой обороны. Они не являются ни в коей мере задачами самостоятельного значения, будучи в полной зависимости от общего плана кампании и предположенной боевой деятельности морских сил театра.

Согласование этих задач—с одной стороны, а также—качеств и свойств В. С. с таковыми же береговой обороны и морского флота—с другой, необходимы для успешного ведения совместных операций.

8. Соответственно сказанному, В. С. должны быть способны:

а) выполнять дозорную и разведочную службу на море,

б) вести самостоятельные воздушные операции против неприятеля, как-то: борьбу с воздушными силами противника, операции против его морского флота, действия против земных целей—приморских укреплений, побережья—и самостоятельные операции в тылу противника.

в) выполнять совместные операции с морским флотом во всех видах боевой деятельности последнего, когда участие В. С. полезно и необходимо,

г) принимать участие в совместных операциях со средствами береговой обороны и войсками в прибрежной зоне.

9. Разбор и выяснение воздушных задач в пределах этих операций входит в содержание последующих глав этого пособия. Для успешного их выполнения В. С. должны:

а) непрерывно готовиться, совершенствоваться и тренироваться, никогда не останавливаясь на тех успехах, кои достигнуты;

б) боевая подготовка В. С. должна проходить вполне согласованно с таковой же морского флота и береговой обороны: они должны иметь общий учебный план в той мере, в какой предвидится их совместная боевая деятельность;

в) как подготовка к боевым операциям морского флота и В. С., так и руководство ими во время операций должны быть об'единены морским командованием театра.

ГЛАВА II.

Задачи авиации по обслуживанию и взаимодействию с морским флотом и береговой обороной.

10. Морская авиация разделяется на корабельную, базовую или прибрежную и открытого моря.

В состав корабельной авиации входят части ее, базирующиеся на суда, как специальной постройки (авиоматки), так и на имеющие для этой цели особое оборудование (отдельные боевые корабли).

Прибрежная морская авиация и авиация открытого моря базируются на береговые аэродромы—базы.

11. Задачей корабельной авиации является выполнение боевых действий совместно с флотом, который она сопровождает в море, равно как и самостоятельных операций в районах, удаленных за пределы радиуса действий прибрежной авиации.

12. Задачей прибрежной или базовой авиации является выполнение всех боевых операций, связанных с обслуживанием театра, дозорной и повседневной разведочной службы в прибрежной зоне.

13. Задачей авиации открытого моря является выполнение операций стратегического характера.

В пределах радиуса действий прибрежная авиация и авиация открытого моря выполняют как самостоятельные, так и совместные с флотом и береговой обороной операции против неприятельских морских и воздушных сил.

Специальные задачи морского воздухоплавания.

14. Средства морского воздухоплавания разделяются на дирижабли и привязные аэростаты.

15. Назначение дирижаблей соответствует их свойствам и сводится:

а) к выполнению операций, связанных с необходимостью большого района действий (дальние разведки, продолжительное крейсерство);

б) к исполнению боевых задач, требующих малых ходов и особой тщательности наблюдения.

16. Привязные аэростаты, придаваемые судам и береговым постам, имеют назначением увеличение горизонта наблюдения.

17. Воздушные силы моря на данную операцию или кампанию могут включать в себя армейскую (сухопутную) авиацию, воздухоплавательные части и части противовоздушной обороны. Взаимодействие всех этих родов воздушной и противовоздушных средств обеспечивается единым управлением воздушного командира, который на время операции или кампании подчиняется командующему морским флотом.

18. Части сухопутной авиации и противовоздушной обороны имеют назначением:

а) обеспечивать от нападения с воздуха собственные базы, стоянки морфлота, производящиеся у берегов минные работы и работу подводных лодок,

б) производить нападения на базы и стоянки противника в береговой линии в пределах достижения при полете над сушей.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

СОСТАВ И ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СИЛ.

ГЛАВА I.

Классы самолетов и их боевое назначение.

1. В состав авиации Воздушных Сил моря могут быть включены самолеты следующих типов:

а) истребители (прибрежной авиации) сухопутного типа (на колесах) или морские;

б) разведчики,
в) бомбардировщики,
г) торпедоносцы,
} гидросамолеты или корабельные (на колесах), или сухопутные,

д) самолеты специального назначения.

2. Авиация по характеру базирования и боевому назначению подразделяется на:

а) морскую, называемую иначе—авиацией «открытого моря» (аппараты большого тоннажа выше 5 тонн), базирующуюся на берег, не зависящую от кораблей флота, но выполняющую задачи стратегического характера в открытом море (стратегическая разведка, бомбардирование неприятельского флота в открытом море, атака в воздухе удаленных от своего побережья баз противника, корректирование огня эскадры, оперирующей в открытом море;

б) базовую или прибрежную (аппараты малого тоннажа), базирующуюся также на берег и выполняющую операции в прибрежной полосе морского театра (ближние периодические и отдельные разведки, воздушный дозор, борьба с подлодками, контроль над своими минными заграждениями и обнаружение неприятельских, борьба с неприятельским воздушным флотом, атакующим наши базы и отдельные пункты побережья);

в) корабельную, следующую вместе с морским флотом и базирующую свои самолеты на отдельных боевых кораблях [1] и авионосцах [2]);

3. Истребитель должен обладать следующими качествами:

а) наибольшей горизонтальной скоростью на всех высотах;

б) наибольшей вертикальной скоростью,

в) наибольшим потолком,

г) наибольшей скоростью спуска,

д) наибольшей видимостью (обзором),

е) наибольшей прочностью,

ж) наибольшей управляемостью,

з) наибольшей легкостью,

и) наибольшей подвижностью;

к) наибольшим диапозоном скоростей.

4. Боевое назначение истребителей:

1) борьба с воздушным противником за господство в воздухе;

2) отражение и уничтожение неприятельских разведчиков, корректировщиков, бомбардировщиков и торпедоносцев;

3) обеспечение воздушных операций своих самолетов, перечисленных выше типов, и отдельных операций морск. флота и частей береговой обороны.

5. Истребители в отношении конструктивном разделяются на одноместные и двухместные, в отношении высоты полета (величины потолка) —на истребителей средних высот (до 4000 *м*), и истребителей больших высот.

6. Разведывательные самолеты в связи с их назначением должны отвечать следующим тактическим требованиям:

а) обладать средней горизонтальной скоростью (примерно 180 *км* на 2.000 *м*);

б) средней вертикальной скоростью (примерно 6—7 мин. на 2.000 *м*);

в) средним потолком (примерно 5.000 *м*);

г) наилучшим обзором вниз и круговым;

д) средней посадочной скоростью (примерно 85—[illegible] км/час;

е) полной маневренной способностью;

ж) неприхотливостью к взлету и посадке на волне и зыби (разведчики-гидросамолеты);

з) средним диапозоном скоростей;

и) полным обстрелом передней и задней полусферы;

---

1) Взлет с палубы, посадка на воду, погрузка с воды на палубу стрелой.

2) Взлет с палубы и возвращение с нее независимо [illegible] на ходу (авионосец) или без движения.

10) большим радиусом действия (запас горючего примерно на 5—6 часов).

7. Разведчики, состоящие на вооружении В. С., подразделяются: по конструкции своей на гидросамолеты и сухопутные разведчики прибрежной авиации и на разведчиков (колесных) корабельной авиации, и по характеру их боевого назначения на дальних и ближних.

8. Основным боевым назначением воздушных разведчиков является визуальная воздушная разведка со связанной обычно с этой операцией разведкой фотографической.

Сверх того воздушные разведчики применяются

а) для воздушного дозора;

б) для борьбы с подводными лодками;

в) для контроля своих минных заграждений и обнаружения неприятельских;

г) для корректировки огня своих судов и батарей;

д) для агитслужбы.

Примечание: в крайнем случае, за неимением в распоряжении командования самолетов специального назначения, разведывательные аппараты употребляются для связи и как самолеты командования.

9. Исходя из основного положения, что главное назначение разведчика есть разведка, самолеты этого типа, как правило, не должны связывать себя боем с противником при выполнении ими своей прямой задачи.

10. Бомбардировщики должны удовлетворять следующим требованиям:

а) иметь среднюю горизонтальную скорость (примерно 155 *км* на 2.000 *м*);

б) среднюю вертикальную скорость (примерно 2.000 *м* в 15 мин.);

в) средний потолок (примерно 4.500—5.000 *м*);

г) средний диапазон скоростей;

д) удовлетворительные маневренные качества;

е) малую посадочную скорость;

ж) большой радиус действий (запас горючего на 6 часов);

з) большую грузоподъемность;

и) хороший обзор вниз и круговой;

к) полный обстрел передней и задней полусферы;

л) сильное вооружение.

Бомбардировщики-гидросамолеты, сверх того, должны быть неприхотливы в отношении взлета и посадки на волне и зыби и обладать хорошими мореходными качествами.

11. Основным боевым назначением бомбардировщиков является нанесение удара с воздуха по земным целям на суше и по неприятельским боевым кораблям и судам на море.

Помимо основной задачи, бомбардировщики могут быть употребляемы:

1) для ночной разведки и

2) для корректирования огня своих кораблей и батарей.

12. Самолеты этого типа подразделяются по конструкции своей на гидросамолеты авиации открытого моря (тяжелые аппараты, особенно сильно вооруженные, наибольшего радиуса действий и грузопод'емности), самолеты авиации прибрежной (соответственно меньшего тоннажа, грузопод'емности и радиуса действия) и корабельной—аппараты на колесах. По методу их использования—на дневных и ночных, и по характеру их боевого назначения—на ближних и дальних.

Примечание: Дальние бомбардировщики обычно являются в то же время ночными, а ближние—дневными.

13. Торпедоносцы отвечают тем же тактическим требованиям, что и бомбардировщики, но обладают большей маневренностью; они могут входить в состав как базовой (прибрежной), так и корабельной авиации.

По характеру боевого использования торпедоносцы соответственно распадаются на дальние и ближние.

Главным оружием торпедоносцев является самодвижущаяся мина (торпеда), выпускаемая снизившимся на малую высоту (50 м) самолетом в атакуемый корабль противника.

Кроме атак с воздуха торпедами, торпедоносцы могут быть употребляемы:

1) для бомбардирования неприятельских кораблей и судов и земных сооружений бомбами;

2) для постановки на лету на малой высоте минных заграждений;

3) для корректировки огня своих судов.

14. Самолеты особого назначения подразделяются на три вида:

а) самолеты связи;

б) самолеты командования;

в) самолеты разборные, специально приспособленные для вооружения подводных лодок и мелких кораблей.

15. Назначение самолетов связи заключается в усилении обычных средств связи, находящихся в распоряжении командования. За отсутствием специальных аппаратов, выполнение задач по связи возлагается, в случае крайней надобности, на разведывательные самолеты.

16. Самолеты командования в морской обстановке служат активным средством непрерывной и непосредственной ориентировки командования морским флотом и воздушными силами по обстановке до боя и во время его, особенно в случаях нару-

шения связи между командными центрами и оперирующими частями морского флота и В. С. (а в позиционном бою и с берегом).

17. Разборные самолеты, предназначенные для вооружения подводных лодок и мелких кораблей, служат для последних главным образом, для целей разведки, значительно расширяющей горизонт их видимости, и в частных случаях для связи с берегом и с совместно действующими кораблями.

ГЛАВА II.

Классы морских воздухоплавательных аппаратов и их боевое назначение.

1. Воздухоплавательные аппараты, входящие в состав В. С., подразделяются на:

а) привязные (змейковые) аэростаты и

б) управляемые (дирижабли).

2. Привязные аэростаты обладают следующими свойствами, определяющими их тактическое применение и боевое назначение:

а) возможностью непрерывного наблюдения в течение большого промежутка времени (целого дня) и постоянной, не нарушимой противником связи с батареями, штабами и частями;

б) район наблюдения их охватывает пространство до 50 кв. верст (56,6 *кв. км*);

Продуктивность работы привязного аэростата по наблюдению зависит от:

1) подготовки и опыта наблюдателя,

2) высоты под'ема,

3) дистанции до об'екта наблюдения,

4) топографических условий местности,

5) метеорологических условий,

6) силы оптических приборов для наблюдения;

в) район действий привязного аэростата при благоприятных метеорологических условиях дает возможность наблюдать разрывы легкой артиллерии до 8—10 в. (8,5—10,6 *км*); мортирной и тяжелой до 12—16 в. (12,7—17 *км*); стреляющие батареи противника по блесткам выстрелов и дымкам до 12 и даже 16 в. (17 *км*); движение по дорогам крупных частей до 12—15 в. (12,7—16 *км*); железнодорожное движение непосредственно до 12—15 в. (12,7—16 *км*) и по паровозным дымкам до 25—30 верст (26,5—31,8 *км*);

г) в морской обстановке идущая в море эскадра открывается по дыму за 60 в. (ок. 300 кабельтовых = 63,6 *км*), а

в особо благоприятных условиях до 80—100 в. (45—57 миль = 85—106 *км*). Приблизительный строй ее и курс до 25—35 в. (ок. 13—20 миль = 26,5—37,1 *км*). Маяки и большие корабли открываются за 40—50 в. (22—28,5 миль = 42,6—53,3 *км*), невысокие острова за 70 в. (ок. 37 миль), возвышенный берег, вырисовывающийся большими массивами, за 80—100 в. (45—57 миль = 85—106 *км*).

Подаваемые с аэростата сигналы видны: для невооруженного глаза за 5 в. (ок. 25 каб. = 5,3 *км*), для небольших судов за 9 и для больших за 12 в. (соответственно за 45—60 каб. = 9,6—12,7 *км*), для семафоров за 17—20 в. (85—100 кабельт. = 18,1—21,2 *км*).

Наибольшая высота под'ема для аэростатов колеблется в зависимости от их системы от 950 до 1.300 *м*. Нормальная дистанция привязного аэростата на передовой линии противника колеблется от 5 до 8 в. (25—40 каб. = 5,6—8,5 *км*). Сплошной туман, дождь, гроза, снег, низкие облака (ниже 100—500 *м*), сильный ветер, свыше 16—20 *м* в секунду, совершенно не допускают наблюдение.

Неясность горизонта, утренний туман, земные испарения, дымка над поверхностью земли, порывистый ветер и наблюдение против солнца уменьшают видимость.

Нормальная продолжительность под'ема для наблюдателя определяется $2\frac{1}{2}$—4 часами.

Снаряжение аэростата для под'ема требует 10—15 минут.

Скорость движения при буксировке при среднем ветре и против него 18 верст (10,3 мили) и по ветру до 45 верст (25,6 мили).

Боевое применение привязных аэростатов в морской обстановке сводится к:

а) наблюдению за морем в важных стратегических пунктах (морские крепости, базы, узкости);

б) корректированию огня своих береговых батарей и судов, в частном случае боя в прибрежной полосе в пределах видимости аэростата;

в) наблюдению за минным заграждением;

г) обнаружению подводных лодок.

П р и м е ч а н и е: Привязные аэростаты могут быть применяемы и при операциях в открытом море, при наличии на несущих их кораблях специального оборудования.

Управляемые аэростаты (дирижабли) разделяются по своей конструкции на 3 вида: жесткие, полужесткие и мягкие.

П р и м е ч а н и е: Помимо разделения на виды, дирижабли различаются по об'ему.

Характерные свойства и основные данные дирижаблей, определяющие их тактическое применение и боевое назначение, таковы:

а) Район их действия зависит от скорости хода и запасов горючего. Дирижабли жесткой системы об'емом от 50.000 до 100.000 *куб. м* имеют район действия 5.000—7.000 *км*, мягкие аэростаты об'емом 4.000—6.000 *куб. м*—1.500—2.000 *км*, аэростаты об'емом 4.000—6.000 *куб. м*—800—1.200 *км* и малые об'емом 2.000 *куб. м*—до 600 *км*.

б) Наибольшая скорость дирижаблей колеблется от 75 до 150 *км* в час, при чем возможна регулировка скоростей от нулевой (стояние в воздухе на месте) до предельной.

в) Наибольшая полезная нагрузка достигает 80 тонн, а максимальная высота полета 7.000 *м*.

г) Продолжительность полета (без спуска) доходит до 7 суток, при чем обеспечивается надежная связь с берегом по радио большой сравнительно мощности (в море до 1.000 *км*).

д) Дирижабль большого размера с собственной скоростью, превышающей 30 *м* в секунду, может оперировать даже в очень свежую погоду. Для малых дирижаблей число неполетных дней в году не превышает обычно 10%.

4. В условиях войны на море дирижабли применяются:

а) для глубокой стратегической разведки морского театра;

б) стратегического воздушного дозора;

в) самостоятельных воздушных операций по бомбардированию с воздуха баз, прибрежных пунктов и усиленных центров противника (глубокие налеты);

П р и м е ч а н и е: Вышеуказанные операции выполняются дирижаблями наибольших размеров (от 50.000 до 100.000 *куб. м*), называемых «воздушными кораблями для самостоятельных операций».

г) конвоирования судов в море, для чего употребляются дирижабли емкостью от 10.000 до 12.000 *куб. м*, именуемые «разведчиками открытого моря»;

д) прибрежной наблюдательной службы наблюдение за морем и постройка своих минных заграждений—осуществляемой дирижаблями, носящими название «рейдовых разведчиков», об'емом 4.000—6.000 *куб. м*;

е) розыска подводных лодок и мин (малые дирижабли емкостью в 2.000 *куб. м*);

ж) агитслужбы.

Частичный вид применения дирижабля большого размера совместная его работа с подводным крейсером. В этом случае дирижабль может:

1) служить для подлодки подвижной базой, периодически снабжающей ее горючим, боевыми припасами, провизией и пр.;

2) производить непосредственно обмен личного состава (замена и пополнение экипажа подлодки, эвакуация больных, раненых и пленных);

3) служить дополнительным средством связи подлодки (по радио) с командованием и совместно действующими кораблями, и освещать ей путем воздушного наблюдения обстановку на море.

ГЛАВА III.

Организация соединения.

Тактические соединения морской авиации (открытого моря и прибрежной).

1. Тактической единицей в морской авиации является пара самолетов. В морской обстановке самолеты в одиночку, как правило, никогда в операцию не посылаются.

2. Тактическое соединение самолетов, состоящее, в зависимости от характера задач, из одной или двух пар и выделяемое из состава отряда для отдельной операции, с базированием на определенный пункт побережья, называется звеном.

3. Тактическое соединение истребителей или разведчиков в составе 8—12 аппаратов, представляющее самостоятельную административно-хозяйственную единицу, об'единенную под командой отдельного начальника, носит название—отдельного отряда.

4. Отряды тяжелых самолетов (бомбардировщиков и торпедоносцев) в составе 8 самолетов называются эскадрильями.

5. Тактической единицей корабельной авиации для самолетов, входящих в вооружение отдельных кораблей, является также пара. Две пары составляют звено.

Самолеты корабельной авиации, базирующиеся на авионосец, входят в его вооружение, в зависимости от их числа и типа, в виде звеньев, отрядов и эскадрилий.

6. Управляемые аэростаты сводятся в дивизионы в числе четырех.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.

УСЛОВИЯ И НОРМЫ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ ЛИЧНОГО СОСТАВА ВОЗДУШНЫХ СИЛ.

Общие положения.

1. Условия работы в воздушной стихии создают обстановку, отличную от таковой же на суше и на море, и требуют от летно-под'емного состава исключительно высоких моральных и физических качеств.

Возможность полета и его успешность зависят от целого ряда причин, почему применение В. Ф. на войне будет в сильной степени ограничиваться.

2. Знание и глубокое понимание условий летной работы как морским командованием, так и авионачальниками послужат залогом к целесообразному использованию средств и правильной постановке боевых задач; условия эти следующие:

а) атмосферные условия—свойство среды,

б) условия местности—полеты в открытом море, вдоль береговой полосы и с заходом на берег,

в) время суток,

г) материальная часть и род самолетов,

д) противодействие противника: в воздухе, с земли и с боевых судов флота,

е) условия работы в районах, не имеющих земного оборудования, но требующих работы авиации,

ж) условия работы на реках и в озерных районах.

I. Атмосферные условия.

Среда, в которой происходит летная работа, с одной стороны, дает авиации ценное тактическое свойство—способность быстрого передвижения во всех направлениях, с другой же стороны, благодаря частым изменениям своего состояния, как то:

а) колебания температуры, б) изменения плотности воздуха на различных высотах, в) воздушные течения, и, как след-

ствие отсюда, состояние моря и г) влажность—препятствуют успешности выполнения задания, часто исключая возможность полета вообще.

А. Температура, колебания которой зависят от времени года, претерпевает также изменения и от высоты над земной поверхностью.

1) Понижение температуры с увеличением высоты происходит примерно на 0,6⁰ через каждые 100 *м*; таким образом, боевой полет разведчика на высоте 5000 *м* перенесет летный состав в среду с температурой на 30⁰ ниже надземной. Такое резкое понижение температуры на больших высотах исключает возможность полета без термооборудования для летосостава даже в летнее время. Указанное свойство оказывает также влияние и на материальную часть, для устранения которого приходится прибегать к устройству соответствующих приспоблений: шторок (жалюзи) на радиаторах и подогревателей на масляном баке и карабюраторе.

2) Очень высокая температура, не угрожая летсоставу, быстро разрушает части самолета: деформируется дерево, разрушается полотно и резина (амортизаторы, покрышки, камеры и т. д.), почему применение авиации в жарком климате сопряжено с большими трудностями.

Б. Уменьшение плотности воздуха с увеличением высоты затрудняет дыхание летосостава, утомляет его и вызывает вялость, почему полеты без искусственного дыхания (ингаляторов) возможны лишь на высотах, не превышающих 6.000—6.500 *м*.

В. Воздушные течения и состояние моря.

1) Горизонтальные воздушные течения (ветры) при их значительной силе и порывистости затрудняют выполнение полета, а в некоторых случаях исключают и его возможность (шторм).

2) Наиболее серьезное затруднение при порывистых ветрах представляют взлет и посадка; в воздухе же, на значительных высотах, препятствием для выполнения полета могут быть лишь течения, близкие или превышающие по величине скорость самолета.

3) Скорость течений и их направление в различных слоях асмосферы не одинаковы, а поэтому для расчета маршрута и времени полета является необходимость в предварительном исследовании атмосферы (производство аэрологических наблюдений).

Сильные ветры обычно сопровождаются волнением на море, которое является препятствием для взлетов и посадок гидросамолетов. Поэтому, как общее правило, эксплоатация гидро-

самолетов должна производиться с закрытых рейдов. Как исключение будут гидросамолеты открытого моря, к которым пред'являются требования максимальной мореходности.

5) Большая мертвая зыбь делает взлет абсолютно невозможным, а посадка требует большого искусства от летчика.

6) Гладкая зеркальная поверхность воды в безветрие, не мешая взлету, затрудняет посадку, т.-к. в этом случае учитывать расстояние от самолета до воды возможно лишь при наличии каких-либо предметов на водной поверхности.

7) Вертикальные течения—восходящие и нисходящие потоки (рему) опасны для самолета на малых высотах, т.-е. при под'еме и спуске, когда самолет легко может быть прибит к земле или воде. На больших высотах вертикальные течения, особенно сильные в жаркие дни, могут помешать лишь работе больших и тихоходных самолетов.

8) Современные быстроходные и мощные машины не боятся рему, но полет при их наличии сильно изматывает личный состав, т.-к. самолет почти беспрерывно испытывает качку и в продольном и поперечном направлениях и претерпевает периодические провалы.

9) Если полет не связан по времени, то лучше его выполнять в период наименьшего нагрева воздуха, т.-е. утром и перед заходом солнца (при береговых ветрах).

Полеты при морских ветрах почти всегда спокойны, т.-к. в этом случае в береговой полосе рему отсутствуют.

10) Продолжительные полеты на море при береговых ветрах, а также в районах: шхерных, горных и сильно пересеченной местностью и на реках с крутыми берегами, быстро утомляет летсостав, т.-к. в этих условиях воздушные потоки особенно сильны. Взлет и посадка в указанных случаях должны производиться с большой осторожностью.

Г. Влажность—водяные пары (облака, дымка, туман) затрудняют воздушные наблюдения, препятствуют взлету, посадке, ориентировке и ухудшают работу мотора.

1) Полеты в облаках или выше их возможны лишь при наличии просветов (окон) для периодической ориентировки. Сплошной туман делает полет абсолютно невозможным.

2) Низовая дымка, требуя от летчика большой опытности и знания местности, допускает производство наблюдений и в некоторых случаях фотографирования, но крайне затрудняет взлет и посадку.

3) Дождь, град и снег, допуская возможность полета, сводят всю работу по выполнению задания на-нет, т.-к. в этом случае ориентировка и наблюдение невозможны.

Крупный град исключает и возможность полета, т. к. большими градинами можно повредить винт.

4) Периоды заморозков и ледохода обычно связаны с перерывом летной работы, т.-к. взлет и посадка при битом льде не допустимы.

II. Условия местности.

1) Боевые задачи, возлагаемые на В. Ф., предопределяют полеты в открытом море, вдоль береговой полосы и полеты с заходом на берег, что требует от летсостава знания способов ориентировки как над сушей, так и над водным пространством.

2) В нормальных условиях, т.-е. при отсутствии тумана и и слошных облаков, полет вдоль береговой полосы и над сушей не представляет больших затруднений и требует от летчика только внимательного отношения к карте и предварительного изучения по ней своего маршрута.

3) Полет в открытом море, при отсутствии надлежащего оборудования аэронавигиционными приборами и без знаний специальных способов определения мест, представляет больше трудности и связан с большим риском.

4) Как правило, в целях сбережения летсостава, все полеты в морской обстановке, связанные с заходом далеко в море, надлежит выполнять парой самолетов, имея на борту радиотелеграф, что даст и больше уверенности летсоставу и лишний шанс в своевременном извещении для подачи помощи потерпевшему аварию.

III. Время суток.

1) Как указывалось выше, полет в дневное время при береговых ветрах удобнее производить утром, или с заходом солнца. При морских ветрах время дня не имеет значения.

2) Ночной полет, дающий авиации шанс на внезапность, без предварительного оборудования гидроаэродромов и ориентиров по линии полета, возможен только в лунные ночи, когда резко очерченный контур береговой полосы дает возможность ориентировки, а применение осветительных ракет делает возможной посадку.

IV. Материальная часть и род самолетов.

1) Успешность боевой работы В. С. в полной мере зависит от материальной части.

2) Правильно установленные принципы в создании материальной части в зависимости от климатических условий театра

войны и земного оборудования, а также соответствие тактических данных каждого рода самолетов с возлагаемыми на него задачами—дадут уверенность летсоставу при выполнении боевых задач.

3) Однотипность самолетов упростит снабжение и облегчит замену частей самолета.

4) Независимо от рода и типов самолетов к ним должны быть пред'явлены следующие требования:

а) все самолеты должны быть способны вести бой в воздухе,

б) обладать живучестью в воздухе, состоящей из следующих элементов:

надежность мотора,
все средства маскировки,
минимальная поверхность жизненных частей самолета,
противопожарные меры;

в) обладать живучеству на воде, т.-е. мореходностью и непотопляемостью;

г) неприхотливостью к атмосферным условиям,

д) обладать свойствами, способствующими: простоте сборки, разборки и ремонта, простоте обслуживания и перевозок.

5) Исходя из оперативных задач, возлагаемых на В. С., и в устранение универсальности самолетов, всегда сопряженной с с ухудшением того или другого тактического свойства, авиочасти имеют на вооружении: истребителей, разведчиков, бомбардировщиков и торпедоносцев (тактические данные которых см. выше).

V. Противодействие противника.

1) Все возрастающее значение авиации в военном деле заставляет изыскивать реальные меры борьбы с воздушным флотом, поэтому нужно считаться с тем, что при выполнении боевых задач В. С. встретят противодействие как в воздухе, со стороны воздушного флота противника, так и в организованной противовоздушной обороне, каковая выразится:

а) на земле и судах флота в аэро-артиллерии и противосамолетных пулеметах,

б) в широком применении всех видов маскировки и предупредительных мерах для предотвращения внезапных налетов.

2) Противодействие воздушного противника явится одним из наиболее существенных факторов, препятствующих боевой работе В. С. Для обеспечения успешности работы на наиболее важных участках театра войны потребуется достижение господства в воздухе путем воздушных боев.

3) Зенитная артиллерия заставляет повышать полет и тем самым понижает ценность разведки и бомбардирования, нервирует летный состав и зачастую заставляет летчика повернуть обратно не выполнив задания. Пулеметный огонь с земли и судов флота действителен лишь при полетах ниже 1.000 *м.*

4) Маскировочные средства применяются с целью затруднить наблюдение, или вызвать летный состав на неверный шаг, поэтому каждое наблюдение должно производиться с наибольшим напряжением внимания, т.-к. неверные данные разведки влекут за собой опасные ошибки со стороны командования Как общее правило, в целях проверки наблюдений, каждая визуальная разведка должна сопровождаться фотографированием.

5) Предупредительные меры, состоящие из постов воздушного наблюдения, акустических приборов и прожекторов (в ночное время), препятствуют внезапному подходу к цели и дают возможность противнику принять те или другие меры противодействия работе В. С.

VI. Условия работы в районах, не имеющих земного оборудования, но требующих работы авиации.

1) В условиях наших возможных театров войны, в случаях успеха и быстрого продвижения, в целях сокращения маршрутов и непрерывности работы, частям В. С. придется переходить в районы с неподготовленным земным оборудованием или базироваться на гидроаэродромах, разрушенных отступающим противником.

В этом случае условия работы и обслуживание будут крайне тяжелы.

2) Для сохранения материальной части при подвижных фронтах, целесообразнее применение металлических гидросамолетов, которые позволят выполнять боевую работу, не имея ни спусков, ни маневренных площадок, т.-к. эти самолеты могут значительное время простаивать на воде на якорях, не требуя земного оборудования.

VII. Условия летной работы на реках и в озерных районах.

1) Применение В. С. для боевой работы на реках и в озерных районах, как показал опыт гражданской войны, несмотря на значительные затруднения в использовании, безусловно имеет большое значение.

2) Постоянное соприкосновение В. С., при работе в указанных районах, с сухопутными частями потребует специализации морских летчиков-наблюдателей в войсковой разведке, или прикомандирования к частям В. С. сухопутных летнабов.

3) Полеты в речных и озерных районах всегда сопровождаются сильной болтовней из-за рему и очень утомительны для летсостава, почему последний должен иметь надлежащий подбор, достаточную опытность и осторожность при взлетах и посадках, а также способность к ориентировке, т.-к. при больших половодьях местность делается совершенно не узнаваемой.

4) Частью колебания уровня воды и большая подвижность фронта заставляют работающие на реках В. С. размещать на судах и баржах, имеющих специальные приспособления для базирования и эксплоатации самолетов (ангар-баржа и спуски), работа с которых имеет свои особенности, вследствие влияния течения реки, и требует некоторого навыка от летчика.

VIII. Нормы летной работы.

Постоянное сосредоточенное внимание летсостава в полете и полное напряжение нервной системы, а также вредное влияние как режима полета, так и свойств атмосферы, быстро расшатывает здоровье летсостава. В целях сбережения сил летсостава и возможно большей продолжительности его летной деятельности, необходимо установить нормы месячной работы, которые, не создавая перегрузки, предотвратят быстрое изнашивание летсостава. Эти нормы выразятся в следующих цифрах:

1) при затяжных операциях, в летний период от 15 до 20 часов в месяц на летчика и летснаба; при тех же операциях но в зимний период—норма на 30% ниже летней;

2) при быстротечных операциях и если требуется максимальное напряжение сил в течение 3—5 дней, то нагрузка допускается до 4 часов в день.

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ.

ОРГАНИЗАЦИЯ КОМАНДОВАНИЯ М. В. С.

ГЛАВА I.

Обязанности командующего флотами и его штаба в отношении М. В. С.

1. Командующий флотом (начальник морских сил моря) является главным начальником, кому подчинены все средства морских сил, а равно и воздушные силы данного моря. Он разрабатывает и составляет план кампании моря, устанавливает боевые задачи частям морских сил, командует ими во время войны и руководит их подготовкой.

Ближайшим и непосредственным помощником Ком. Фл. в деле командования и подготовки В. С. является начальник воздушных сил данного моря.

2. Командующий флотом следит, чтобы общее направление боевой подготовки В. С. было согласовано с подготовкой морского флота, чтобы они шли к тем же целям, в особенности во всех видах их совместной боевой работы.

3. Давая боевые задания В. С. или частям их, ком. фло том должен сообразоваться с особенностями службы и боевыми свойствами В. С. Последние только в том случае будут использованы полностью и дадут большие результаты, когда полученные боевые задания соответствуют вышеуказанному основному требованию. Командующий морскими силами, принимая решения по оперативному использованию В. С., должен учесть техническое их состояние к данному моменту, не вмешиваясь, однако, в техническую сторону воздушных операций. В этом отношении начальнику В. С. моря должна быть предоставлена самостоятельность: получая директивы от командующего, он проводит их в жизнь, отвечая за их выполнение.

4. Командующий флотом, оказывая полное содействие по подготовке личного состава В. С., должен иметь в виду, что

последние, поскольку они выполняют воздушную разведку — являются глазами флота и командования, а в бою — должны располагать значительной самостоятельностью. Это ставит высокие требования к летному составу и обязывает дать ему широкое и цельное понимание боевой обстановки и боевых операций морских сил, что может быть достигнуто общей подготовкой и теснейшим сотрудничеством морского и воздушного флотов.

5. Командующий флотом не должен и не может ограничиться при этом только установленными на сей предмет инструкциями и наставлениями. Его прямая обязанность способствовать воспитанию личного состава в духе тех боевых действий, которые поставлены целью как морскому, так и воздушному флотам.

Он должен стремиться, чтобы воздушные начальники были руководимы теми же идеями ведения боя и исполнения боевой службы, кои им вложены в общий план боевых действий морских сил.

6. Специальные обязанности штаба ком. флотом, общие и по отношению В. С.,—сводятся:

а) в области оперативной работы: к разработке планов операций В. С. в той мере, в коей это потребно для принятия командующим решения и передачи последнего в виде оперативной директивы для исполнения; к согласованию операций В. С. с операциями прочих частей морских сил; к наблюдению за исполнением боевых приказаний командующего флотом; к составлению боевого расписания; к учету всех средств морских сил, в том числе и воздушных (при содействии штаба В. С. моря), к сбору сведений об их состоянии, боевой готовности, боевых задачах, местах нахождения и пр.; к наблюдению за выполнением плана подготовки В. С. моря;

б) в области разведывательной службы: к централизации, обработке и сводке донесений всех источников разведки в целях выяснения обстановки на всем театре; к сбору сведений о морском театре и противника в надлежащей обработке с выводами и заключениями, необходимыми для разработки плана операций и отдельных боевых действий сил морских и воздушных; к общему руководству стратегической разведкой, выработке планов и заданий для нее в той мере, в какой это потребно для частей выполняющих разведку (предоставляя начальникам последних детальную разработку разведывательных операций); к выработке общих инструкций для разведки; к информациям об обстановке и противнике.

Разведывательное отделение штаба ком. флотом является главным на театре органом, нормирующим общий порядок деятельности всех разведывательных частей штабов начальников, подчиненных командующему флотом;

в) по службе связи: к общему руководству службой связи на театре; к установлению порядка и правил сигналопроизводства; к нормированию порядка радиосвязи; к составлению шифров, кодов и правил пользования ими; к рассылке этих правил, наблюдению за пользованием ими и к изданию соответственных инструкций.

Примечание: Никто из начальников не имеет права вводить шифры и коды для частных сношений помимо штаба командования морских сил. На его же обязанности лежит составление и издание опознавательных сигналов.

7. Обязанностью штаба ком. флотом является—следить за соответствием частных инструкций В. С. с общим направлением боевой деятельности морских сил. Ни одна боевая инструкция постоянного характера не может быть обойдена представлением в штаб для доклада, а в иных случаях и утвержденная командующим флотом.

8. Штаб командующего флота заботится о том, чтобы все подчиненные части имели необходимые сведения о противнике, и обстановке. Его обязанностью является рассылка разведывательных сводок старшим начальникам.

9. Он заботится, чтобы все начальники имели необходимые боевые инструкции общего порядка. В частности, правила сигналопроизводства, коды, сигнальные книги, шифры, равно как и опознавательные сигналы, рассылаются через штаб командующего морскими силами.

ГЛАВА II.

Обязанности начальника Воздушных Сил моря и его штаба по подготовке и ведению боевых операций.

10. Начальник В. С. моря подчиняется командующему флотом (на правах младшего флагмана) и руководит подготовкой и боевой деятельностью В. С.

Ему подчиняются все части В. С. моря, суда и средства их обслуживающие.

11. В случае выделения части В. С. в состав отряда флота или для береговой обороны, выделенная часть подчиняется в оперативном отношении новым начальникам. В этих случаях начальник В. С. не может вмешиваться в оперативные распоряжения последних, оставляя за собой право наблюдения и общее руководство за технической частью выделенных частей.

Инструкции и постановления, касающиеся общих норм боевого использования В. С., исходящие от начальника последних, обязательны для всех воздушных частей, не исключая и выделенных.

12. Руководя боевой подготовкой В. С., начальник последних, ответствен за боеспособность их в целом, принимая все меры к поднятию таковой.

13. Начальник В. С. при посредстве имеющегося при нем штаба сосредоточивает в своих руках все дела по В. С.— по боевому руководству, подготовке снабжению, учету и пр.

14. Начальник В. С. руководит разработкой планов операций воздушных сил, руководствуясь общими директивами командующего флотом. Он лично командует В. С. при выполнении ими самостоятельных боевых операций, когда таковые в полном составе или в крупных соединениях.

Начальнику В. С. может быть также поручено командование совместными операциями частей морского и воздушного флотов, в случаях, когда действия последнего имеют доминирующее значение.

15. Его обязанностью в отношении боевой подготовки личного состава является:

а) проводить в жизнь инструкции и указания, касающиеся методов и способов решения боевых задач (тактические правила и инструкции);

б) проводить учебный план В. С., согласованный с учебным планом морских сил;

в) начальник В. С. должен быть озабочен тем, чтобы цели обучения не расходились с действительными боевыми задачами В. С., докладывая свои соображения по команде;

г) он обязан следить за тем, чтобы все новейшие достижения как в области техники, так и боевого использования авиации были бы известны личному составу В. С.

д) учитывая возможного противника, он должен добиваться знания личным составом В. С. всех сведений, касающихся неприятельских морских и воздушных сил;

е) он должен лично знать весь старший командный состав своих В. С.

16. Особое внимание начальник обращает на воспитание летного состава, учитывая все требования, которые специальная служба В. С. к нему пред'являет. Он должен заботиться о воспитании духа широкой инициативы у начальников, поощряя таковую всеми мерами.

Способность к самостоятельным, по собственной инициативе, поступкам, знание дела, выносливость, отвага, искусство упровления аппаратами и владения оружием, ясное понимание боевых задач — являются необходимыми условиями успешной боевой работы воздушных сил.

17. Начальник В. С. заботится о техническом оборудовании и снабжении последних. Он ведет учет всем потребностям В. С., следит за наличием соответственных ремонтных средств, сосре-

доточивая в своих руках общее наблюдение и руководство за приведением В. С. в боевую готовность. Все части В. С., куда бы они ни были временно откомандированы, в отношении технического надзора, ремонта, снабжения и общего порядка боевой службы подчиняются Нач. В. С.

18. Составление планов воздушных боевых операций В. С. на основе директив ком. флотом сосредоточивается в штабе Нач. В. С. Равным образом, последний разрабатывает, совместно с штабом Ком. Флотом, боевые операции, требующие периодического или постоянного участия В. С.

19. В штабе Нач. В. С. специально сосредоточивается изучение морских воздушных сил противника. Сведения о морском театре противника собираются и надлежащим образом обрабатываются для летного состава штабом морских сил.

> Примечание: В обоих случаях работа должна заключаться не только в состав летного перечня тех или других данных, но и в соответствующей их обработке с выводами и заключениями, необходимыми для выработки и обоснования операций и отдельных боевых действий.

20. Штаб начальника В. С. следит, чтобы все сведения, приказы, инструкции, кои необходимо знать и иметь в частях В. С., своевременно доставлялись последним.

Периодическое оповещение летного состава об обстановке, поскольку она специально касается летчиков,—является обязанностью штаба нач. В. С

Нач. В. С. и его штаб не должны изолироваться на вопросах специально воздушного флота. Нач. В. С. должен быть в курсе, как и всякий другой флагман,—общих вопросов морских сил, планов и предположений командующего флотом (поскольку таковые обязаны знать его помощники), дабы согласовать с ними работу и подготовку В. С. Он не должен быть исполнителем только требований, которые к нему поступают, но и проявлять собственную инициативу в подготовке и боевом использовании В. С.

ГЛАВА III.

Обязанности начальников боевых соединений В. С. по подготовке и ведению боевых операций.

22. Начальники соединений В. С. являются прежде всего боевыми начальниками их.

Они командуют вверенными им частями при выполнении боевых операций и лично предводительствуют в бою.

Они ответственны за боевую готовность вверенных им частей во всех отношениях как в смысле техническом, так и в отношении боевой подготовки.

23. Начальники боевых соединений должны приложить все заботы к тому, чтобы последние представляли органически цельные и удобоуправляемые части.

Учитывая невозможность распорядиться сигналом в некоторых случаях боевой обстановки, требующих зачастую некоторых самостоятельных действий отдельных аппаратов, входящих в соединение,—они должны обратить особое внимание на то, чтобы командиры[1]) таковых имели бы общий с ними критерий для оценки обстановки и в том именно смысле, как это понимает сам командующий соединением, и поступали бы в отдельных случаях так, как поступил бы на их месте их начальник.

Столь высокие требования не могут быть пред'явлены соединениям сборным, несработавшимся друг с другом. Они могут быть достигнуты только тогда, когда начальник соединения поддерживает постоянную живую связь со своими помощниками, прививает свои взгляды, вместе учится, вместе работает.

Надо иметь в виду, что в бою зачастую невозможно управиться только распоряжениями. Худо, если действия, по причине трудности передать приказание, будут мало согласованы и еще хуже, если часть воспитана так, что каждый раз будет ждать таковаго.

Нельзя установить определенных норм взаимоотношений, которые содействовали бы столь тесному единению мысли и поступков, какое необходимо для согласованного действия всех частей при отсутствии или нарушении связи; пути к этому: авторитет начальника соединения, дружная, упорная боевая подготовка.

24. Готовя свою часть к боевым операциям, начальник должен подготовить решения для типичных случаев боевой обстановки и выработать наиболее рациональные тактические приемы, каковые должны быть усвоены его подчиненными. Этим он должен подготовить себе возможность указать в бою только цель и момент начала действия, будучи уверен, что его поймут и выполнят данное действие (маневр) согласно.

25. Начальник соединения ответствен за общую подготовку летного состава части, за знание командирами их обязанностей и за степень их выучки.

26. Начальники соединений должны следить за тем, чтобы в части имелись все правила и инструкции, издаваемые по В. С., и убеждаться в знании таковых личным составом.

27. Начальники соединений В. С., будучи приданы другим частям флота морского или береговой обороны, должны

---

[1]) Под „командирами“ следует понимать лицо, командующее аппаратом.

войти полностью в круг задач, которые могут лечь на их части во время боевых операций. Не только формальное исполнение требований, которые будут к ним пред'явлены здесь, но полное понимание самой операции и инициатива при проведении ее должны отличать службу частей В. С. при совместных операциях с другими частями морских сил.

При совместных операциях с флотом и береговой обороной начальники воздушных соединений должны путем обсуждения с подлежащими начальниками обстоятельно договориться по всем вопросам их взаимодействия.

Начальник соединения руководит боевыми упражнениями части и лично командует при соединенных упражнениях.

Он следит за тем, чтобы опыт, извлекаемый из упражнений и боевой практики, не пропадал бесследно: обсуждение результатов, оценка и выводы должны завершать каждое боевое действие или упражнение. Отчеты об упражнениях просматриваются начальником соединения, он должен дать им оценку и указания для последующей практики.

Начальник соединения следит за тем, чтобы летный состав части был бы на высоте знаний, которые требуются для боевой деятельности ее.

Начальник соединения приказами и инструкциями дополняет общие распоряжения по В. С. моря применительно к особенностям боевой службы вверенной ему части.

ГЛАВА IV.

Обязанности командиров летчиков и летчиков-наблюдателей при подготовке и ведении боевых операций.

28. Командир ответствует за боевую готовность вверенного ему аппарата (дирижабля), принимая все меры для постоянного поддержания таковой.

29. Командир должен знать боевые свойства своего аппарата (дирижабля) и быть подготовленным к уверенному управлению таковым при всех случаях его возможной боевой деятельности.

30. Командир не есть только слепой исполнитель тех распоряжений, которые ему даны начальством. Он, обладая необходимой инициативой и самостоятельностью, располагает своими действиями таким образом, чтобы в наибольшей степени содействовать выполнению данной ему задачи.

Командир может отступить от данных ему боевых приказаний, но только для того, чтобы избрать себе другую задачу,

ведущую более верным путем к конечной цели — победе или успеху операции, принимая на себя полную ответственность за свои поступки.

31. Неустанно готовясь к боевым действиям, он имеет в виду, что блестящие качества аппарата (дирижабля) не дадут никакого результата, коль скоро командир не справится со своей задачей или будет к ней не подготовлен.

32. Идя на боевую операцию, командир должен вполне себе усвоить полученное приказание (что именно от него требуется), чтобы без сомнений и неясностей приступить к выполнению своей боевой задачи.

33. Командир, одновременно с получением задачи, должен быть осведомлен возможно полнее об обстановке, в каковой ему придется ее выполнять, заранее учтя все данные, которые могут влиять на ее выполнение.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ.

ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ БОЕВЫХ ОПЕРАЦИЙ.

ГЛАВА I.

О приказаниях и распоряжениях.

Общие указания.

1. Командование осуществляется при помощи распоряжений, передаваемых от начальников к исполнителям.

2. Указанные распоряжения отдаются: 1) в общем приказе (боевой приказ), 2) приказаниях, 3) частных приказах.

Руководящие указания даются в соответствующих директивах, наставлениях и обыкновенных предписаниях.

3. Боевые распоряжения, относящиеся до боя и боевых операций, разделяются на: а) распоряжения предварительные, отдаваемые до начала боя или операции и б) распоряжения дополнительные, отдаваемые в течение боя или уже развивающей операции в дополнение к ранее изданным.

4. Приказ есть категорическое распоряжение начальника на один определенный случай, разрешающее вопросы: кто, где, что и для чего должен делать. Поэтому всякий приказ подлежит безусловному исполнению точно по времени и месту.

5. Приказаниями называются распоряжения, отдаваемые от имени начальника лицом на то уполномоченным в порядке управления. Они так же обязательны для исполнения, как и приказы.

6. Общий (боевой) приказ должен отдаваться всем частям, участвующим в боевой операции, предусматривая согласование и взаимодействие частей.

7. Иногда, когда по условиям обстановки, а также в случаях, не терпящих отлагательства, не представляется возможным составить общий приказ. В таких случаях, вместо общего

для всех частей приказа, отдаются **частные** приказы, отдельно для каждого исполнителя.

Их приходится отдавать в виде прямых указаний тем лицам, для которых они предназначаются, при чем для краткости пропускаются многие указания, обычно помещаемые в общем приказе, исходя из предположения, что таковые будут сообщены при первой к тому возможности.

По отдаче частных приказов, может быть отдан общий приказ, фиксирующий все ранее отданные частные приказы.

8. Все боевые приказания считаются безусловно секретными и должны быть известны непосредственным исполнителям их и тем лицам, которые обязаны знать боевые распоряжения по своему служебному или боевому положению.

9. Боевые распоряжения отдаются строго в порядке подподчиненности, не исключая и боя.

Если начальник в отдельных случаях во избежание потери времени найдет необходимым отдать приказ, минув ближайшего к себе подчиненного начальника, то об этом он ставить последнего в известность для сообщения остальным об отданном приказе. Подчиненный, получив приказ прямо от высшего начальника, должен исполнить его и немедленно донести о получении своему непосредственному начальнику.

10. В развитие приказов, полученных от старшего начальника, подчиненные начальники отдают для вверенных им частей свои приказы, в которых, кроме задачи своей части, должны дать общие сведения об обстановке и других частях, принимающих участие в той же операции.

11. Все приказы и приказания должны быть отдаваемы с таким расчетом по времени, чтобы подчиненные имели возможность с ними ознакомиться заблаговременно и в свою очередь сделать все нужные распоряжения.

12. Приказ, как общее правило, не подлежит ни отмене, ни замене. Отмена, замена или перемена отданного распоряжения всегда вредно отражается на исполнении, подрывая доверие к начальникам и порождая неуверенность.

Поэтому всякое распоряжение, прежде отдачи его к исполнению, должно быть хорошо обдумано.

13. Распоряжений следует отдавать столько, сколько это фактически необходимо. Обилие распоряжений затрудняет их усвоение, отнимает у подчиненных время и мешает отличить главное от второстепенного.

14. Решительно воспрещается от подчиненных требовать явно невыполнимого по расчетам времени и места.

Однако, можно и должно в случае действительной необходимости требовать от частей крайнего напряжения вплоть до полного самопожертвования.

15. В виду трудности и даже невозможности в иных случаях в условиях боя (при ненадежности средств связи) оценить обстановку на другом участке боя, надлежит особенно тщательно разработать распоряжения предварительные.

Тот начальник, который идет в бой или в операцию без предварительных распоряжений, рассчитывая на проблематичную возможность распорядиться на месте, поступает неправильно. Обстановка может сложиться так, что он не будет в состоянии передать распоряжения.

16. Боевые распоряжения, как общее правило, не должны стеснять самостоятельности подчиненных. Поэтому в приказах и приказаниях следует указывать только цель действий, (кто, что и для чего должен делать), выбор же способов для достижения цели следует предоставит непосредственному исполнителю.

Однако, в тех случаях, когда отдающий приказ настаивает именно на определенных способах исполнения, по тем или другим причинам, являющихся обязательными, то он не должен «мелочить», предоставляя известную самостоятельность исполнителю в той мере, в какой этого может потребовать обстановка, и учитывая при этом личные качества последнего.

17. При составлении распоряжений должна быть соблюдена установленная форма. Содержание же должно быть изложено простым, ясным языком и быть кратким.

18. По отношению к форме требуется.

а) иметь подпись, номер, точное указание кому приказание адресуется,

б) распределять текст по пунктам,

в) форма приказания должна отвечать способу передачи,

г) время составления, время отправления, при необходимости—время исполнения распоряжения.

19. В общем боевом приказе должны быть указаны:

а) необходимые сведения о неприятеле и об обстановке,

б) задача данной части, и в развитие ее—задачи подчиненным начальникам.

в) состав сил и развертывание данной части,

г) отдельные распоряжения, имеющие отношение к исполнению задачи,

д) связь части, выполняющей эту задачу, с другими частями,

е) порядок подчиненности начальников.

20. Порядок передачи распоряжений зависит от характера передаваемого распоряжения.

При ограниченности средств связи и скоплений распоряжений следует, тщательно взвесив все обстоятельства, установить очередность их передачи.

Срочность обеспечивается выбором соответствующих средств связи.

21. Все боевые приказания должны передаваться шифром, коль скоро есть малейшее опасение, что они могут стать известными неприятелю.

Исполнение распоряжений.

22. Всякое полученное приказание должно быть внимательно и тщательно изучено.

23. В случае возникновения каких-либо сомнений, неясности и недоумения, получивший распоряжение должен срочно добиться исчерпывающих раз'яснений.

24. Полученные распоряжения принимаются к безусловному, безоговорочному и точному исполнению.

Если подчиненный, получивший приказание свыше, считает его по местным условиям вообще невыполнимым, то, донеся об этом, под своей ответственностью, начальнику, отдавшему распоряжение, все же приступает к его выполнению. Трудность выполнения никоим образом не может служить оправданием неисполнения или плохого выполнения полученного приказания.

25. Сроки выполнения, указанные в распоряжении, должны быть обязательно соблюдены. При невозможности выполнить распоряжение в срок, надлежит заблаговременно донести об этом с указанием причин.

26. Начальникам всех степеней надлежит твердо помнить, что точное выполнение распоряжений служит основанием правильного командования и управления.

ГЛАВА II.

О донесениях.

Общие указания [1]).

27. Главное достоинство донесения — его достоверность, определенность, ясность, краткость и своевременность.

До отправки донесения—необходимо удостовериться в точности добытых сведений. Если же тому не представляется ско-

[1]) О донесениях специально по разведке см. стр. 57.

рой возможности, то, донося, оговорить степень достоверности. Точность заключается в том, чтобы доносить только то, что видел и все, что видел.

При этом надлежит отделить факты достоверные от предполагаемых или сомнительных. При получении сведений кружным путем или из другого источника — указывать последний.

28. Определенность донесения требует ответов на вопросы: когда, где, что и как. Вопрос «когда» требует отметки момента наблюдения. На вопрос «где» отвечает возможно точное указание места. Необходимо наносить на карту свои обсервованные и счислимые места. Вопрос «что» требует достаточно полного описания виденного, т.-е. следует избегать общих выражений, как, например, «пароход», «парусник», «мелкое судно», но уточняя представление о наблюдаемом, говорить: «пассажирский пароход, бриг, шхуна, трехмачтовый барк» и т. д.

Кроме того, если это различимо, следует, после числа, курса, скорости тоннажа и класса наблюдаемых судов, указать также число мачт и труб, окраску труб, указывающую часто на принадлежность к той или иной компании, флаг, боевые сигналы.

На вопрос «как» донесение должно давать описание виденного таким, как оно представилось наблюдателю в действительности, в ясных, недвусмысленных выражениях.

29. Ясность заключается в сообщении фактов в порядке их последовательности, в отделении главного от второстепенного, в изложении, совершенно не допускающем сомнений и различного понимания одного и того же факта.

30. Краткость заключается в употреблении точных выражений и определений, без обиняков и ненужных слов, в изложении всего виденного краткими и ясными фразами.

31. Всякое сведение и наилучшее донесение не достигнут цели, если они будут получены слишком поздно тем начальником, коему предназначены. Поэтому, надлежит озаботиться прежде всего быстрой и надежной доставкой донесений.

32. Ни одного из наблюдаемых фактов нельзя игнорировать. Но каждый из доносящих начальников должен решить: представляет ли этот факт необходимый интерес для данного начальника и не требует ли он проверки.

Дело не в количестве донесений, а в том, чтобы они разъясняли обстановку и давали бы твердую опору для принятия решения старшим начальником.

Ненужные донесения затрудняют его работу, отягощают связь и замедляют отправку других, быть может важнейших, донесений.

33. При передаче особо важных донесений (появление неприятеля, обнаружение минных заграждений и др.) доносящий обязан удостовериться в получении их адресатом.

Если по каким-либо причинам связь нарушена, а он имеет донести важное, то сам должен принять все меры, чтобы найти способ передать.

В этих случаях посылающий донесение ответствен за его передачу. Не должно быть такого случая, когда он, послав важное донесение, и не будучи совершенно убежден в том—дойдет ли оно до начальника, коему адресуется,—останется к этому пассивным.

34. Своевременность донесений зависит от быстроты и надежности передачи. Доносящий всегда должен иметь в виду, что сообщенные сведения, в случае получения их с запаздыванием, не достигнут цели, как бы хороши они ни были. Он обязан озаботиться прежде всего быстрой и надежной доставкой донесений.

35. Техника донесения требует однообразия, и порядок их должен быть нормирован специальной инструкцией (что позволяет вводить сокращения), об'явленной по В. С. моря.

В донесении должно быть указано:

а) место отправки,

б) время составления, отделяя его от момента доносимого факта,

в) если указываются места, то № карты,

г) подпись посылающего, момент отправления.

36. При составлении донесений избегать неточных выражений («сбоку», «впереди», «сзади» относительно доносящего) направления давать в градусах, места—по карте.

37. Особо важные донесения надлежит передавать несколькими способами—одновременно.

38. На ряду с донесениями по начальству важные сведения, необходимые и другим начальникам, хотя бы неподчиненным, должны сообщаться им. Такого рода сведения называются извещениями.

39. Особой инструкцией по флоту, об'явленной по В. С. моря, должно быть указано—что, кому и как доносить, кого и в каких случаях надлежит извещать.

40. Кроме донесения по начальству, в общем случае должно сообщаться по адресу «всем» и «судам находящимся в море»:

а) о появлении неприятельских судов,
б) о появлении неприятельских подводных лодок,
в) о появлении неприятельских воздушных сил,
г) об обнаруженных минных заграждениях.

41. Все донесения составлять толково, кратко, в форме, легко допускающей шифрование и гарантирующей от извращения смысла при передаче.

РАЗДЕЛ II.

Расположение и передвижение частей воздушных сил.

ГЛАВА I.

Общие указания.

1. Командование В. Силами при выборе мест базирования подчиненных частей исходит из оперативных задач, поставленных авиации, и из тактических данных самолетов, состоящих на вооружении, преследуя цели: сокращения маршрутов и возможности массирования и предоставления наибольших удобств и обеспеченности в работе частей.

2. Сведения о гидроаэродромах, как в нашем распоряжении, так и в расположении противника, в предвидении успешного наступления, собираются, согласно директивы РВС Флота, в штабе командующего Воздушными Силами моря.

По детальном изучении возможных мест базирования по картам, планам и лоциям, а также после возможного обследования на месте, для каждой части или соединения выбираются: основной аэродром, воздушные посты (число которых зависит от условий данных театра войны) и тыловой аэродром.

3. В целях обеспечения флота работой авиации при операциях вдали от своих берегов, выявляется необходимость, из-за небольшего радиуса действий самолетов, располагать самолеты или на боевых судах флота, или на специально приспособленных для этой цели судах-авионосцах,—отсюда и деление авиации на береговую или базовую и корабельную. Частным случаем авионосца будут баржи-ангары, для боевой работы В. С. на реках совместно с речными флотилиями, где большая подвижность и частые колебания уровня воды затрудняют базирование на побережьи.

4. Возможное наличие в составе В. Сил, приданных морскому флоту, колесных самолетов-истребителей или бомбардировщиков требует подыскания для них сухопутных аэродромов, при чем выбор мест для этих аэродромов будет в полной зависимости от возложенных на истребительную и бомбардировочную авиацию задач.

Сухопутные аэродромы, в зависимости от местных условий, могут располагаться совместно с гидроаэродромами (двойные аэродромы), в непосредственной близости, или в отдаленных районах.

5. В случае применения самолетов в целях воздушной связи в тылу, используется сеть гражданских морских воздушных станций.

6. Требования, которым должны удовлетворять гидроаэродромы, следующие:

1) как общее правило, гидроаэродром должен находиться на закрытом рейде, защищенном от волны господствующего направления; рабочая площадь его должна быть около 500 *кв. м* и совершенно чистой от всякого рода предметов, могущих послужить препятствием для взлетов и посадок;

2) окружающий гидроаэродром водный район, на протяжении не менее 1 *км* должен быть обвехован в местах, угрожающих проходу самолетов;

3) подходы с воздуха должны обеспечивать свободный взлет и спуск самолета, т.-е. не иметь со стороны берега больших возвышенностей или высоких деревьев;

4) самолеты должны иметь надежную защиту от непогод, в виде постоянных ангаров или палаток;

5) для удобства обслуживания маневренные площадки и спуски должны быть достаточной ширины, допуская свободные манипуляции с самолетами, при чем спускам придается соответствующий уклон; желательна механизация спусков и маневренных площадок, так как обслуживание самолетов людьми, в связи с утяжелением конструкций, делается все труднее и вредно отражается на материальной части;

6) наличие наблюдательной вышки с наилучшим обзором моря для наблюдения за самолетами, и ночное освещение;

7) гидроаэродром, для простоты подвоза хозяйственного и технического снабжения, должен находиться в непосредственной близости от железнодорожной станции, или быть доступным для морских судов, для чего к аэродрому должен подходить фарватер, глубина которого была бы доступна для буксирных пароходов; в последнем случае наличие на аэродроме пристани обязательно;

8) размещение личного состава, согласно общевойсковых инструкций и положений;

9) наличие вспомогательных служб: фотолаборатории, аэрологической станции и радио;

10) расположение складов горючего и боеприпасов в достаточном удалении от жизненных частей гидроаэродрома;

11) все меры противопожарной охраны;

12) близость жилья и пресной воды;

13) в целях согласованности действий с Наморси и начальником действующего отряда, гидроаэродром должен быть с ними связан через посты службы связи, или иметь свой прямой провод, или связь по радио, а также должна быть установлена внутренняя связь на самом гидроаэродроме;

14) по возможности, в зависимости от условий театра войны, гидроаэродром размещается под прикрытием батарей тяжелой артиллерии, дабы не быть об'ектом крупной судовой артиллерии противника; в случае невозможности соблюдения указанных требований, с Наморси согласовывается вопрос о защите гидроаэродрома путем постановки минных заграждений;

15) при наличии банд в тылу, в прикрытие аэродрома выделяется пехотная часть и создается инженерная оборона;

16) каждый гидроаэродром должен непременно включаться в общую сеть противовоздушной обороны побережья и иметь свои средства обороны, состоящие как из средств поражения: близость истребителей, зенитная артиллерия и противосамолетные пулеметы, так и из средств предупреждения и защиты: слуховые приборы прожекторы, посты воздушного наблюдения, убежища, противогазы и все средства маскировки.

7. Как указывалось выше, в составе В. С. возможно наличие колесных самолетов, базирующихся на береговых аэродромах[1]).

8. Вопрос базирования корабельной авиации у нас до сего времени еще не получил должного освещения и, в силу своей сложности и специфичности, нуждается в проработке научными органами; тогда только по этому вопросу можно будет дать известные нормы и положения.

9. Все вышеприведенные требования к гидроаэродромам в полной мере должны быть пред'явлены к основному гидроаэродрому. На нем в период боевой работы находятся все боеспособные самолеты с летным и обслуживающим персоналом и штаб части. Части В. С. всегда работают с основных гидроаэродромов и только в случае надобности выделяют из своего состава звенья для работ с воздушных постов. Основной гидроаэродром располагается в непосредственной близости к операционной базе флота.

10. Воздушный пост есть ничто иное, как промежуточный аэродром, допускающий временное базирование и несение боевой службы 2—4 гидросамолетов. Работа с него производится в целях сокращения маршрутов и сбережения сил летсостава. Если воздушный пост не обеспечен от внезапных покушений противника, то звено, работающее с поста, возвращается с темнотой на основной гидроаэродром.

---

[1]) Требования, к ним пред'являемые,—см. «Вр. Наставл. по боев. применению В. В. С., ч. I, Армейская авиация», изд. 1924 г., стр. 33, ст. 48.

Земное оборудование воздушного поста—переносный ангар, или палатка на 4 самолета, маневренная площадка, спуск, пристань, караульное помещение и наблюдательная вышка. Постоянный состав поста: караульная команда, телефонист, сигнальщик и начальник поста. Подвоз снабжения к воздушным постам производится пловучими средствами соответствующего порта. На случай продвижения воздушный пост послужит промежутотным гидроаэродромом для тяжелых самолетов.

11. Тыловой гидроаэродром располагается в наибольшем удалении от фронта в направлении возможного отступления. Как частный случай—место его будет в непосредственной близости к главной базе фронта, или на аэродроме гидробазы. Команда и снабжение высылаются на тыловые гидроаэродромы лишь в предвидении занятия их. С момента перехода части для боевой работы на тыловой гидроаэродром, к нему должны быть пред'явлены полностью общие требования к гидроаэродромам.

ГЛАВА II.

Передвижение частей В. С.

12. Как указывалось выше, части В. С. или их соединения, вследствие больших затруднений в эксплоатации гидросамолетов без предварительной подготовки земного оборудования, нормально несут боевую работу со своих основных гидроаэродромов или воздушных постов. В некоторых случаях боевая обстановка, в связи с изменением оперативных направлений, необходимостью сосредоточения, или в связи с отходом или продвижением, требует переброски частей в другие районы. Переброски эти имеют 4 вида:

1) Переброска звена на воздушный пост. В этом случае из состава отряда выделяется от 2 до 4 гидросамолетов, которые переходят, для несения боевой работы, на пост лётом со своими механиками. Обслуживание самолетов производится летным составом звена с помощью постоянного состава поста. Подвоз технического и хозяйственного снабжения выполняется пловучими средствами военного порта в размере каждодневной потребности.

Пребывание звена на посту, в зависимости от боевой обстановки, может быть продолжительным, или кратковременным, с возвращением самолетов с темнотой на основной гидроаэродром.

2) Переброски, совершаемые в целях сосредоточения сил на ударных направлениях, — выполняются лётом всей частью или соединением на гидроаэродром другой части. В этом случае обслуживание и питание производится за счет части или соединения, базирующихся на гидроаэродром.

По миновании надобности, часть возвращается на свой основной гидроаэродром.

3) Переброска части или соединения, связанная с их уходом на новый, вполне подготовленный гидроаэродром. В этом случае все имущество перебрасывается или по железной дороге, или водным путем, в зависимости от срочности переброски и преследуя экономию средств и сохранение материальной части. Расчет транспортных средств составляется, исходя из действительной потребности, а также норм и правил воинских перевозок. При наличии промежуточных гидроаэродромов, самолеты переходят на новое место лётом, в противном случае разбираются и грузятся совместно с эшелоном.

4) Эвакуация, которая обычно связана с уводом части в тыл, выполняется при посредстве всех видов транспорта. В зависимости от масштаба отступления определяется и глубина отвода части, преследуя принцип наименьшего перерыва в работе.

РАЗДЕЛ III.

Дозорная и разведочная служба.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

ДОЗОРНАЯ СЛУЖБА.

ГЛАВА I.

Общие указания.

1. Для предупреждения флота о появлении противника и для охранения определенных районов моря организуется **дозорная служба**.

Действия дозора протекают по определенному плану, которым должно быть указано:

а) район дозора, границы его (линия дозора),
б) организация дозора, состав сил для того назначенных,
в) связь,
г) действия дозора в отдельных случаях,
д) порядок командования дозором.

2. Район дозора назначается сообразно обстановке данного момента и соображений о необходимости надежного охранения флота; при этом дозору не следует поручать район больший, нежели его средства в состоянии надежно обслужить.

Удаление и направление дозора должно быть точно обосновано для наиболее угрожаемых случаев, учитывая при этом все те мероприятия, кои, с появлением противника, флот должен выполнить.

В частности, удаление должно быть достаточно для того чтобы главные силы флота, извещенные дозором о приближении противника, имели время и возможность: приготовиться к походу, сняться с якоря, сделать переход к району развертывания для боя и развернуться. В зависимости от продолжительности времени, на это потребного, надлежит рассчитать, исходя из (предположенной) скорости противника,—удаление дозорной линии.

Если же по условиям обстановки не представляется возможным обеспечить надежную дозорную службу на необходи-

мом расстоянии, то либо приходится держать флот в боевой готовности, либо перенести его стоянку ближе к району развертывания, либо, наконец, назначить сильный дозор, которому поставить задачей задержать противника до окончания развертывания главных сил флота.

3. Служба дозора составляется из:

а) службы наблюдения и
б) службы поддержки.

4. Наблюдение дозора должно быть вполне надежно как в пространстве, так и во времени. Дозор не может быть прерываем ночью и в свежую погоду, в туман и при дурной видимости, и должен располагать всеми средствами для наблюдения в этих условиях.

Пока свои средства и условия этого не позволяют, флот должен быть постоянно в боевой готовности и под парами. Такое состояние вредно отражается на технической части и вызывает переутомление личного состава.

5) Наблюдательная служба дозора ведется:
а) средствами Воздушных Сил,
б) судами,
в) береговыми наблюдательными постами.

Она имеет задачей обнаружение:

а) надводных судов противника,
б) подводных лодок,
в) воздушных аппаратов,
г) минных заграждений противника в районе дозора.

6. Вся служба наблюдения дозора сводится в одну организацию, согласно действующую по тому же плану и руководимую единым командованием на месте. Недопустимо разрывать организацию наблюдательной службы в дозоре, вводя несколько руководящих ею командных центров.

7. Использование тех или других средств для службы наблюдения в дозоре всецело зависит от обстановки. Не следует при этом злоупотреблять излишним напряжением как личного состава, так и технических средств, коль скоро наблюдение в данной обстановке успешно может быть выполнено каким-либо одним из видов последних.

Постоянное соответствие назначенных для несения дозорной службы средств с обстановкой данного момента и экономия их дает возможность:

а) иметь относительно более сосредоточенную поддержку дозора,
б) неутомленным личный состав,
в) относительно большую исправность всего механизма.

Береговое наблюдение в районе дозора ведется непре-

ратно, но оно не может разрешить полностью задачи, ибо дальность его ограничена, оно зависит от условий видимости и не располагает средствами обследовать обнаруженные подозрительные явления в море.

> Примечание: В настоящее время имеются средства усилить береговое наблюдение введением выслушивающих приборов (гидрофонов) и радиопеленгаторных станций.

Для увеличения дальности берегового наблюдения, посты снабжаются привязными наблюдательными аэростатами.

Каждый пост наблюдения является постом связи, будучи обеспечен средствами таковой, с центрами связи и командованием.

8. Авиация в условиях, когда возможны полеты, является главным средством наблюдения. Поэтому наблюдательная служба в ясную погоду — в отношении подводных судов противника может быть возложена на В. С. и полностью.

Лишь свежая погода, туман, дождь и ночь — обязывают вести судовое наблюдение.

Распределение обязанностей по наблюдательной службе между судами и средствами В. С. производится начальником дозора сообразно обстановке момента.

> Примечание: Для несения дозора в районе неприятельского расположения, или у его баз в отдаленных частях театра—употребляются подводные лодки.

9. Служба наблюдения дозора, в случае обнаружения противника—обращается в разведку. Обнаруженный дозором противник не должен быть выпущен из наблюдения.

Собрание полных сведений о его действиях и продолжение за ним наблюдения является обязанностью частей дозора.

Для придания дозору необходимой устойчивости от нападения противника, для углубления и обеспечения разведки в случае обнаружения неприятеля, а также для прикрытия развертывания главных сил флота назначается отряд поддержки дозора.

Состав сил последнего определяется условиями момента, в зависимости от значения дозора и обстановки.

В состав поддержки, кроме того, входят сменившиеся с дозора суда.

Средства поддержки должны быть расположены в непосредственной близости дозорной линии, для быстрого выхода в угрожаемое направление и поддержки любого направления в дозоре.

Связь судов и средств авиации в дозоре с поддержкой должна быть надежна и быстра.

11. Дозор должен быть обеспечен надежной связью с командованием морскими силами в охраняемом районе. Без этого он бесполезен. Давая запоздалые и разновременные сведения об обстановке, он не отвечает своему назначению.

12. Служба дозора должна проходить по определенным расписаниям для ночного и дневного времени. При этом должны быть учтены обстоятельства, затрудняющие их выполнение, или требующие особых мер (туман, мгла, свежая погода).

13. Все предвидимые боевые действия должны быть предусмотрены планом несения дозорной службы, в котором в исчерпывающе ясной форме должны быть указаны задачи каждых дозорных средств и даны указания для их деятельности.

14. Помимо сказанного, обязанностью дозора является охранение минных заграждений, лежащих в районе дозора, и охрана судов своего флота как военного, так и коммерческого при плавании в районе дозора.

15. Борьба с подводными лодками противника в районе дозора является специальной его задачей, и в иных условиях может быть поставлена как главная его цель.

Она согласуется с таковой же, ведущейся при охране рейдов и в море, являясь одним из звеньев общей операции по борьбе с неприятельскими подводными лодками.

16. Действия против воздушных сил противника—должны быть согласованы с общей организацией противовоздушной обороны на данном участке не только морской, но и сухопутной.

Поэтому, давая инструкции и назначение воздушным силам дозора, надлежит сообразоваться с общими мероприятиями в этом отношении, проводимым в данной части театра.

17. При отражении воздушных атак, действия аппаратов дозора должны быть тесно связаны с действиями противовоздушных сил как сухопутных, так и морских, принимающих в нем участие.

Действия наблюдательных воздушных аппаратов и аппаратов поддержки имеют общий смысл: обеспечить наивыгоднейшие условия для отражения, давая непрерывно сведения о противнике, затрудняя ему выполнение операции, сбивая его с курсов, особенно опасных для охраняемой зоны, стремясь дезорганизовать противника еще до сосредоточения наших главных воздушных сил для отражения.

18. При ожидании противника, базирующегося в значительном удалении и в части моря, владение которой носит спорный характер, дозорная служба и расчет ее основываются на приведенных выше указаниях.

В случае же близкого расположения баз противника и постоянного боевого соприкосновения дозоров имеет место

борьба между дозорами, одним из видов которой явится постоянное стремление проникнуть за охраняемый дозором район, поставить мины, прорывать линию дозора подводными лодками и добиться господства в воздухе в данном районе.

Учитывая вероятность борьбы дозоров в районах моря, непосредственно прилегающих к местам развертывания и сосредоточения флота, надлежит в мирное время оборудовать район дозора, или иметь таковое оборудование заготовленным, чтобы с начала военных действий—сразу закрепить за собой определенную зону, где организовать дозорную службу.

19. Служба дозора должна быть связана с операциями, которые предполагает вести флот в данном районе. Эти операции непременно вызовут свои требования к дозору. Нельзя поэтому организовать дозор безотносительно к действиям главных сил флота.

Схема дозора—не есть мертвая схема: она должна являть собой гибкую организацию, реагирующую на все изменения обстановки.

20. Начальники всех частей, участвующих в дозоре, должны быть осведомлены в обстановке на данном районе театра в данный момент, именно:

а) о сведениях, имеющихся о противнике,

б) о движении и операциях своих сил в районе дозора,

в) об оборудовании его.

21. Начальником дозора назначается один из флагманов соединений (или начальников частей воздушных или морских), несущих дозорную службу.

Общие обязанности его указываются морским боевым уставом и сводятся к организации и руководству дозорной службой. Ему подчиняются все части дозора, сам он подчиняется командованию флотом или морскими силами в данной части театра.

22. Начальник воздушных сил дозора, согласно директив начальника последнего, обязан составить план организации службы воздушных сил в дозоре, согласуя ее с действиями прочих частей дозора.

Он обязан:

а) дать воздушным средствам точные указания, предусматривая все наиболее типичные обстоятельства их работы;

б) дать все необходимые сведения летчикам об обстановке и задачи каждому из них;

в) вести порядок смены аппаратов дозора;

г) заботиться о своевременном снабжении аппаратов всем необходимым.

23. Каждый командир (летчик) должен иметь от своего непосредственного начальника ясные указания и инструкции как общего характера, так и:

а) инструкции для действий при отражении противника

б) о порядке оповещений и донесений.

в) инструкции для сигналопроизводства в дозоре,

г) общий план дозорной службы: каждый командир должен знать, где и какие средства дозора в данный момент находятся, какие операции выполняются в районе дозора и пр., чтобы действия своих сил не могли бы быть для него неожиданностью.

24. Никто из командиров и начальников частей не имеет права, кроме случая явной к тому необходимости, самовольно изменить порядок службы, а тем более преждевременно вернуться в базу. Если это необходимо, то о каждом таком случае он должен непременно и немедленно донести по команде поставив в известность соседние суда или аппараты, продолжающие службу.

ГЛАВА II.

Специальные указания для дозора авиации.

25. Дозор авиации, поскольку он не имеет специального назначения, составляет часть общей операции дозора, входя полностью в ее организацию и будучи выполняем совместно с прочими частями, в ней участвующими.

26. Для успешного ведения дозорной службы воздушные начальники должны быть полностью в курсе параллельных операций морского флота, оказывая ему и получая от него необходимое содействие.

27. При расчете воздушного дозора надлежит исходить из основного требования: обеспечить надежное и непрерывное наблюдение на линии дозора, с чем должно быть сообразовано количество аппаратов в воздухе, их курсы, время и порядок смен.

Устанавливая количество аппаратов, назначая им маршруты для полетов, надлежит каждый раз сообразоваться с условиями видимости горизонта и состоянием погоды, дабы сохранить непрерывность и надежность наблюдения, меняя задания в зависимости от изменений условий видимости.

28. Для несения дозорной службы необходимо ограничиться минимумом аппаратов. При этом надлежит дозорную линию понимать как предел, за который неприятель не должен пройти незамеченным. Аппаратам не возбраняется выдвигаться за нее, располагая свои курсы так, чтобы, за время их отсутствия

из начальной точки полета на дозорной линии, и до возвращения в ту же точку, никто не прошел бы незамеченным. Аппаратам не возбраняется садиться на воду для экономии горючего, но с тем, чтобы от этого не страдала непрерывность наблюдения.

29. Связь аппаратов дозора как с командованием, так и между собой должна быть безусловно надежна. Совершенно недопустимо положение, когда для передачи донесения аппарат должен улетать с своего места на линии, оставляя последнюю без наблюдения.

30. Смены аппаратов производятся на дозорной линии, с чем должно быть сообразовано время вылетов их из базы (аэродромов). Количество смен зависит от числа аппаратов, их свойств и удаления дозорной линии от базы— аэродрома.

Последнее обстоятельство должно быть предусмотрено наличием передовой базы непосредственно вблизи района дозора. При службе корабельной авиации здесь должен быть расположен авионосец, при службе базовой авиации должен быть оборудован упомянутый передовой аэродром. Недопустимо, вылетая из тыловых баз, терять значительное время на подход и на возвращение, что прежде всего, как сказано, отражается на количестве смен аппаратов.

Равным образом, аппараты поддержки должны быть расположены в непосредственной близости дозорной линии, дабы иметь возможность немедленно вылетать на поддержку в любом направлении.

31. Для поддержки аппаратов при налете неприятельской авиации должны быть сосредоточены в районе дозора истребительные части.

32. Обнаруживший противника аппарат, тотчас донеся, должен непрерывно наблюдать за ним, вызывая смену и поддержку, оставаясь в воздухе, пока хватает запас.

Поэтому нельзя при расчете дозора исходить из полного радиуса действий аппарата, оставляя известный % на необходимость отдалиться от линии дозора для разведки неприятеля

Равным образом должен быть оставлен запас на преодоление препятствий в воздухе и возможный снос (дрейф) аппаратов

Все это в сумме обязывает обеспечить за каждым аппаратом по крайней мере часовой запас топлива, из чего и исходить при расчетах.

33. Дозорные аппараты летают попарно.

34. При обнаружении противника—в зависимости от данных по дозору инструкций—задача обнаружившего аппарата должна не ограничиться только донесением, но необходимо установить непрерывность наблюдения. Если это подводные лодки, то атака обязательна.

35. При обнаружении крупных сил противника, явной угрозе последнего проникнуть за дозорную линию для нападения на флот или охраняемые берега, дозор и его поддержка совместно атакуют его всеми средствами—либо для поражения, либо для ослабления и задержки, обеспечивая тем развертывание главных сил флота.

36. В случае, если обстановка неблагоприятна для несения дозора авиацией, таковой сменяется дозором судов. Если состояние погоды позволяет производить отдельные полеты, то аппараты используются для поисков в определенных направлениях, облегчая и дополняя этим дозор судов.

37. В случае дурной видимости, а равно и ночью (когда полеты возможны), дозорная линия может быть перемещена ближе или дальше, сообразно с обстановкой, но только начальником дозора, предварительно обязанным донести о том командованию.

38. Ночной дозор авиации, связанный с освещением местности осветительными снарядами—как общее правило—не может выполняться регулярно.

Его должно предпринимать в отдельных случаях для освещения определенных районов, в порядке специального задания.

ГЛАВА III.

Дозор воздухоплавательных средств.

39. Воздухоплавательные средства привлекаются к несению службы дозора:

а) для крейсерства и наблюдения на линии дозора,

б) привязные аэростаты—для усиления наблюдения береговых постов и дозорных судов.

40. Если дозорная служба протекает в обстановке, когда нет основания ожидать встречи с воздушными силами противника, борьба с коими воздухоплавательным аппаратам затруднительна, или когда имеется возможность быстро поддержать и охранить дирижабль от их атаки, пользование воздухоплавательными аппаратами для целей дозора дает большие выгоды и в этих условиях предпочтительнее, чем средствами авиации, именно:

а) большой район действий дает возможность продолжительного пребывания в воздухе,

б) лучшие условия наблюдения (в особенности в отношении наблюдения неприятельских подводных лодок),

в) надежная связь (мощное радио),

г) большие возможности в отношении несения дозорной службы ночью.

В этих случаях, однако, требуются тщательные меры обеспечения воздушных кораблей от атак неприятельских аппаратов.

41. Привязные аэростаты с судов, давая им возможность большого горизонта, употребляются в той мере, в какой возможно кораблям при данном состоянии моря иметь их в воздухе во-первых, а во-вторых—поскольку безопасно плавание дозорного судна в море.

Примечание: Полезно иметь малые привязные аэростаты для под'ема со сторожевых судов и миноносцев.

ГЛАВА IV.

Дозор при флоте в море.

42. При движении флота в море организуется дозорная служба на тех же основаниях, как выше указано, при чем:

а) линии дозора устанавливаются впереди флота и кругом него в направлениях возможного появления противника;

б) поддержкой дозора является авангард флота, начальник коего является начальником дозора;

в) дозорные крейсеры (поскольку это предусмотрено их оборудованием и позволяет погода) несут на себе привязные аэростаты;

г) служба воздушного дозора выполняется преимущественно дирижаблями (аппараты корабельной авиации служат для отдельных поисков и поддержки);

д) при плавании флота в районе прибрежной авиации, таковая может быть привлечена для несения дозора.

43. Обязанностью дозора является:

а) предупреждение флота о встрече с противником,

б) выяснение препятствий на его пути (линиях заграждений; напр., подводных лодок и пр.),

в) осмотр и выяснение встречных судов,

г) охранение флота от всех видов возможных нападений противника; дозор не должен никого подпускать в расположение походного порядка флота.

44. При входе флота в соприкосновение с противником, дозор препятствует неприятельской разведке, но сам должен выполнить таковую.

Примечание. См. главу о действиях авиации при развертывании флота. (Р. 5, Ч. I, Гл. 2).

ГЛАВА V.

Особые операции В. С. по борьбе с подводными лодками.

А. Общие указания.

45. Борьба с подводными лодками выполняется:

а) организованными поисками и уничтожением их в море.

б) охраной определенных районов моря—дозором,

в) оборудованием театра противолодочными средствами,

г) мерами, применяемыми в походном порядке флота и на судах.

Обычно является более рациональным сузить задачу, организовав борьбу в ограниченном районе, но с уверенностью недопущения туда подводных лодок; при плавании же флота и отдельных судов в море, главную заботу обратить на непосредственное их охранение.

46. Действия по борьбе с подводными лодками выполняются в порядке общей для всего театра операции, централизованной к командованию флотом.

47. Борьба с подводными лодками должна базироваться на широко поставленную разведку, заданиями которой является:

а) выяснение количества лодок, которыми располагает неприятель,

б) количество лодок в данный момент в море, время выходов их в операцию, районы таковой,

в) пути и фарватеры, которыми пользуются лодки,

г) места их базирования,

д) места в море,

е) типы лодок, вооружение, внешние отличительные признаки.

Таковая разведка выполняется как специально назначенными для этой цели средствами, так и попутно, в порядке общей разведки театра и сбора сведений о противнике.

48. Операция борьбы подводными лодками, выполняемая повседневно в течение всего времени войны, состоит из:

а) службы наблюдения и поисков лодок и

б) уничтожения их.

Наблюдение и поиски лодок производятся:

а) в прибрежной полосе—береговым наблюдением,

б) в море—авиацией и судами,

в) кроме того,—специальными приборами, устанавливаемыми на судах и на берегу, равно как установкой противолодочных сигнальных сетей.

Наблюдение подводных лодок должно быть всегда бдительным, не упуская из внимания малейших признаков, могущих указать на их присутствие, в особенности в местах наиболее вероятного нахождения лодок у ценных об'ектов (боевых судов), в районах обычного плавания, на фарватерах, у маяков и знаков, служащих местами определения и т. п.

Все сведения о лодках доносятся непосредственно в штаб командования, где, будучи сопоставлены, — обрабатываются и, таким образом, получаются основания для общего руководства операцией.

Лишь после продолжительного наблюдения и тщательного изучения всех данных о плавании неприятельских подводных лодок могут быть более или менее точно установлены районы их плавания и обоснованы меры борьбы.

49. Уничтожение подводных лодок осуществляется:

а) сторожевыми судами, имеющими специальное вооружение (противолодочные бомбы, снаряды, тралы),

б) средствами В. С., располагающими для этой цели специальными бомбами,

в) установкой в море минных и сетевых заграждений,

г) вооружением судов, и (в отдельных случаях) береговыми батареями,

д) посылкой своих лодок против лодок противника, и другими средствами.

Как сказано, все действия направлены к выполнению той же задачи и потому должны быть в полной мере согласованы и вестись по одному плану. Только в этом случае и можно получить определенный результат. Опыт показывает, что разрозненные самостоятельные операции отдельных средств не дают в целом удовлетворительного результата.

50. Воздушные Силы, принимая ответственное участие в борьбе с подводными лодками, должны в полной мере согласовать свои действия с другими средствами. Начальники воздушных частей и летчики должны понимать назначение последних и порядок выполнения ими их задач, тем более, что в большинстве случаев им придется работать здесь совместно.

Б. Действия В. С. в борьбе с подводными лодками.

51. Наблюдение и поиски неприятельских подводных лодок средствами авиации имеют два варианта: о б ы ч н ы й, повседневный, выполняющийся по определенному расписанию, и у с и л е н н ы й, когда является необходимым либо обеспечить свободный проход флоту в данном районе, либо есть основание ожидать появления подводной лодки именно в данном районе.

Соответственно производится расчет средств и строится план поисков.

52. В основе плана поисков должны лежать определенные данные о возможности воздушного наблюдения подводной лодки в данных условиях, при чем следует воздержаться от каких либо жестких норм для всех случаев обстановки.

Опыт указывает, что способность аппарата видеть с высоты на глубине подводные лодки зависит от:

а) состояние моря,

б) степени прозрачности воды,

в) глубины в данном районе и от цвета грунта,

г) освещения,

д) высоты аппарата,

е) условий его полета.

ж) от хода лодки, положения и окраски ее.

Эти данные весьма меняют нормы расчета и зависят, как видно, в значительной степени от моря и района, где производятся поиски.

53. Курсы аппаратов при поисках лодок должны быть рассчитаны заранее, при чем, в общем случае, надлежит:

а) расчитать согласно указаниям полосу наблюдения аппарата при полете,

б) назначить промежутки между аппаратами таким образом, чтобы лодка не могла пройти незамеченной,

в) назначить курсы аппаратам с расчетом, возвращаясь, захватить часть обследованной полосы, в которой может быть лодка, вошедшая туда после обследования.

Таким путем—последовательно протралить пространство, на котором находится лодка. Подобные поиски надежны в той мере, в каковой может быть надежно наблюдение и поскольку оно пронизывает всю глубину моря.

Этот способ требует большого количества аппаратов и, при обследовании значительной части моря, длителен. К нему можно прибегать тогда, когда необходимо исследовать (напр., впереди идущего в море флота) узкую полосу моря, или же когда есть данные предполагать нахождение неприятельской лодки в небольшом относительно районе.

54. При необходимости организовать наблюдение за лодками на большом пространстве моря, устанавливается постоянное крейсерство аппаратов, в возможно большем числе, по определенным направлениям, с тем, чтобы охватить наблюдением большую поверхность моря (и глубину,—но последнее уже не является масштабом для расчета).

Коль скоро наблюдение ведется непрерывно, то имеются шансы найти, лодку, заметив ее перископ, когда она его покажет на поверхности, чтобы ориентироваться. Если лодка идет в боевом положении, то можно отличить струйку, которую ведет за собой перископ, время от времени показываемый лодкой.

Если лодка находится в подводном положении, идет малым ходом на большой глубине, или лежит на грунте, то аппаратом затруднительно увидеть ее, и здесь его возможности как самолета кончаются; он должен сесть и, пользуясь гидрофоном, следить за движением лодки.

В белые ночи возможно круглые сутки держать район под наблюдением, ожидая момента, когда лодка должна будет всплыть для зарядки и освежения воздуха. Этот момент не должен быть упущен для уничтожения ее.

55. Наблюдение подводных лодок с аппарата требует особой тщательности. Всякое подозрительное явление на поверхности моря (масло, бурун и проч.) должны быть обследовано.

Для этого необходимы большая практика и опыт, почему для боевой подготовки авиации командование должно предоставлять лодки для обучения наблюдению с аппаратов.

56. В силу более спокойных условий наблюдений, располагая возможностью уменьшать ход и стоять на месте, дирижабль является особо ценным средством для наблюдений подводных лодок.

> Примечание. Как самолеты, так и дирижабли могут быть снабжены специальными гидрофонами для выслушивания лодки. Аппарату приходится для этой цели садиться на воду, дирижабль же может буксировать прибор в воде.

57. Несмотря на большие возможности наблюдения лодок средствами В. С., тот факт, что лодка ими не обнаружена, не может почитаться доказательством, что ее нет в данном районе. Поэтому, наряду с поисками средствами авиации и воздухоплавания, своим чередом должна идти работа прочих средств (судов, берегового наблюдения и пр.).

58. Когда лодка обнаружена аппаратом, он тотчас вызывает себе поддержку и, стараясь поразить лодку, в то же время указывает место, где он ее наблюдает.

Самолет должен бросить буек на месте, где лодка была обнаружена, и затем концентрическими кругами забрасывать бомбами об'ем, где она может находиться в данный момент Лишь в отдельных случаях аппарату удается уничтожить лодку своими силами. Лодка, заметив, что она обнаружена, может уйти в воду на глубину, и средств аппарата не хватит, чтобы забросать район, где она находится, бомбами с достаточной вероятностью попадания.

В общем случае для уничтожения требуется поддержка других аппаратов и сторожевых судов.

59. Для уничтожения лодки надо располагать возможностью быстро сосредоточить к месту обнаружения отряд поддержки (аппараты и сторожевые суда).

Если лодке удалось скрыться от обнаруживающего ее аппарата, то трудность дальнейших поисков и уничтожения возрастают в зависимости от запоздания средств поддержки (пропорционально квадрату времени запоздания).

Обследование и забрасывание бомбами должно производить на курсах, расположенных концентрическими кругами от окружности к центру, каковым является место, где лодка была в последний раз видима. Внешняя окружность берется радиусом, равным подводному ходу лодки за время, протекшее от момента обнаружения в последний раз.

Обнаруживший аппарат все время до подхода поддержки показывает место лодки, относительно которого развертываются подошедшие средства поддержки.

Поиски должны проходить по определенному плану, бомбометание также, веса и затяжное действие гидростатических бомб должны быть соответственно рассчитаны.

60. По подходе к месту лодки сторожевых судов, на них, главным образом, возлагается задача уничтожения, аппараты же должны вести усиленные поиски.

61. Операция продолжается до тех пор, пока не будет явных признаков того, что лодка уничтожена (масляные пятна не являются доказательством этого).

Район остается под усиленным наблюдением в течение, по крайней мере, суток, в иных случаях и больше, рассчитывая на предельную способность лодки оставаться под водой. Неоднократно бывали случаи, что загнанная таким образом лодка была принуждена сдаться, не будучи в состоянии долее оставаться под водой.

Операции В. С. по борьбе с подводными лодками в районе дозора протекают в порядке общего выполнения дозорной службы.

Примечание: Аппаратам, посланным для поисков и уничтожения подводных лодок, должно быть точно известно местонахождение своих лодок, во избежание их возможного потопления.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

РАЗВЕДОЧНАЯ СЛУЖБА.

ГЛАВА I.

Предварительные понятия.

1. Сбор сведений о неприятеле и обстановке достигается *разведкой*.

Разведка должна предшествовать и сопутствовать каждой боевой операции. Операции, принимаемые без разведки, носят характер военной авантюры.

Всякий начальник должен быть озабочен сбором возможно полных сведений об обстановке, в которой предстоит действовать.

2. Чем хуже возможности, чем слабее силы, тем в большей степени морские силы обязаны ведением разведки, дабы свои слабые силы ввести в бой или выполнить ими операции против сильного врага в выгодной для себя обстановке.

3. Разведку, служащую целям высшего морского командования на театре, непосредственно к нему (штабу) централизованную и руководимую им, называют разведкой *стратегической*.

Разведка для целей определенной операции, необходимая для командования ею, выполняемая средствами, назначенными для данной операции называется разведкой *тактической*.

Как стратегическая, так и тактическая разведка могут быть *дальней* или *ближней* в зависимости от удаления объекта разведки.

Разведка может выполняться периодически или повседневно по определенному расписанию на определенный промежуток времени, или же в порядке *отдельной разведочной операции*.

5. Организуя разведку, надлежит прежде всего установить цели, которые она должна выполнить, и в соответствии с ними и обстановкой назначить необходимые средства.

Сбор сведений о неприятеле во время войны сложен и обычно требует участия больших средств. Задача последних весьма облегчается, коль скоро будут поставлены определенные требования, и средства разведки будут соответствовать полученному заданию.

6. Организуя стратегическую разведку, надлежит стремиться к наблюдению противника возможно ближе к его базам, распространяя ее, если это возможно, и на базы последнего.

Это в особенности важно, если инициатива на стороне противника и он располагает превосходными силами, угрожая нам. Здесь необходимо возможно ранее выяснить его намерения, дабы организовать противодействие.

Равным образом, надо стремиться получить одновременно данные об обстановке в разных направлениях театра, дабы составить суждение обо всей обстановке, отнеся ее к определенному моменту.

7. Стратегическая разведка, выполняемая периодически, должна проводиться по определенному плану, составленному на известный промежуток времени, при чем:

а) план должен быть сообразован с обстановкой и теми реальными средствами, которыми командование располагает в данный момент;

б) план должен предусматривать усиление разведки в том или другом направлении, коль скоро это необходимо, не нарушая общей организации ее;

в) планом должны быть согласованы разведывательные действия всех средств разведки;

г) должен быть определен порядок донесения (кому, как и что доносить),

д) план периодической разведки должен быть согласован с планом дозора.

8. Все сведения, добываемые стратегической разведкой, передаются в первую очередь и непосредственно в разведывательное отделение штаба ком. флотом, и не в виде общей сводки, а непосредственно из первоисточника.

Разведывательные отделения могут быть учреждены и при других штабах и службе связи, но ни одно из них не должно быть посредствующей инстанцией между разведывательным отделением штаба ком. флотом и разведывательными органами в отношении заданий разведки и обработки донесений.

9. Задача разведывательных отделений последних сводится лишь к организации разведывательных действий по директивам главного морского командования.

Примечание: Таким образом, общее направление деятельности воздушной стратегической разведки напра-

вляется из Штаба Командования Флотом непосредственно; начальник В. С. и его штаб разрабатывают техническую сторону разведки и руководят ее выполнением.

10. Разведка выполняется: средствами авиации,
судами,
подводными лодками,
специальными средствами,
как отдельной организацией каждых, так и совместными разведывательными действиями их.

ГЛАВА II.

Общие указания для воздушной разведки.

А. Основные свойства воздушной разведки.

11. Основным свойством воздушной разведки является способность ее покрыть наблюдением в течение короткого времени обширное пространство моря в пределах района действия воздушных аппаратов.

Большой горизонт видимости, чрезвычайная быстрота выполнения, трудность маскирования надводных целей от обнаружения воздушной разведкой и трудность скрыться от ее наблюдения с воздуха — являются весьма ценными свойствами В. С., делающими их главным средством разведки на море.

12. Подверженность условиям погоды, зависимость от условий видимости, невозможность скрытного наблюдения, затруднительность длительной и непрерывной разведки в отдаленных районах моря вызывают, однако, необходимость использования для целей разведки также и средств морского флота— его наводных и подводных судов.

13. Точность и достоверность всего, добываемого воздушной разведкой, сильно повышаются применением аэрофотос'емки, дающей наглядный, документальный материал, умелое использование которого позволяет установить факты крупного значения и большое число деталей.

14. Для наиболее продуктивного использования В. С., как средства разведки, командование должно иметь полное представление о том, что от него можно требовать, и как эти требования должны ставиться в зависимости от нужды в получении тех или иных данных о противнике. Обработка данных, получаемых от воздушной разведки, требует так же, как и постановка заданий, понимания некоторых индивидуальных особенностей этого вида разведки.

15. Умение использовать средства воздушной разведки и ее результаты является особенно важным при средствах, огра-

ниченных в сравнении с об'емом задач, возложенных на авиацию; недостаток в средствах должен быть восполнен умелым их использованием.

Командование должно беречь средства воздушной разведки, не возлагая на них непосильных задач, не посылая на работу тогда, когда в том нет необходимости, и всегда сообразуя задачу с фактической возможностью ее выполнения. Трепка воздушных средств по второстепенным поручениям может привести к тому, что к моменту действительной необходимости они не будут в исправном состоянии.

16. Разведывательная работа авиации не ограничивается выполнением специально разведывательных полетов. Полет каждого назначения должен сопровождаться выполнением попутного наблюдения, как при следовании аппарата над своими, так и неприятельскими водами.

17. Воздушная разведка выполняется:

а) средствами прибрежной или базовой авиации — в пределах района действий последней,

б) средствами корабельной авиации — как в ближайших районах, так и в отдаленных (при высылке авионосцев и отдельных кораблей, несущих корабельные самолеты),

в) самолетами открытого моря,

г) дирижаблями — также учитывая, однако, опасность их нахождения в районе действия неприятельской авиации и принимая надлежащие меры обеспечения.

18. Специально разведывательный полет есть прежде всего полет, имеющий основной целью получение необходимых командованию сведений путем наблюдения с воздуха. Главная его цель—выполнение разведки, и все, что будет отвлекать исполнителей от этой задачи—должно почитаться вредным для нее.

Поэтому, командование не должно соблазняться возможностью поручать исполнителям разведки сбрасывания бомб, обстрел живых целей и проч. задачи, выполнение коих может отвлечь внимание от наблюдения, подвергнет разведчиков излишней опасности, заставит делать уклонение от главного маршрута полета или ухудшит условия последнего.

Б. Подготовка воздушной разведки.

19. Успех воздушной разведки в значительной степени зависит от подготовки к ней. Чем более труда затрачено на подготовку, тем легче и продуктивнее работа исполнителей в течение разведки.

Подготовка летчиков и летчиков-наблюдателей к разведке заключается в тщательном изучении обстановки, приго-

товлении ими для полета карт и всестороннем обсуждении предстоящего разведывательного полета.

20. Изучение обстановки заключается в полном ознакомлении со всеми данными о противнике и своих силах, о подлежащем разведке районе, исследовании местности по картам и описаниям, определении атмосферных условий, с коими придется иметь дело в полете, во всестороннем учете времени и мер противодействия разведке со стороны противника.

21. Часть работы по подготовке к разведкам, как видно из предыдущей статьи, должна быть выполнена заблаговременно до получения заданий на выполнение разведки по определенным маршрутам.

Особое внимание следует обращать на изучение летчиками и наблюдателями карт, ограждений, знаков и пр., с тем, чтобы ими был сразу отличен в море предмет, ранее не обозначенный, а потому подозрительный, который подлежит обследованию.

Летчики должны знать силуэты своих и неприятельских судов, дабы отличить и распознать их по деталям.

Они должны знать фарватеры и пути, рекомендованные своим судам, заминированные районы, порядок и время открытия огней и прочие условия мореплавания в подлежащем разведке районе.

Авиационные начальники постоянно обязаны проверять степень знания всего вышеизложенного летным составом.

Заблаговременное изучение летчиками и наблюдателями местности по картам, а если возможно, и полетами, равно как и знание ими других данных обстановки позволяют сокращать время, необходимое для подготовки к каждой отдельной разведке.

Летчики непременно должны быть в курсе движения своих судов (в особенности подводных лодок) в районе, подлежащем их обследованию. Им должно сообщаться: кого, где и когда они встретят, чтобы не отвлекать внимание при разведке и поисках противника.

Приготовление исполнителями разведки карт для разведывательного полета заключается в предварительной прокладке маршрута и отметке на карте имеемых данных о противнике и обстановке.

22. Всестороннее обсуждение исполнителями разведки предстоящего им полета вызывается необходимостью установления единого взгляда участников на все подробности работы и способы ее осуществления. Независимо от слаженности и привычки к совместной работе, они должны перед каждой разведкой условиться о деталях ее выполнения, предусмотрев при этом ряд возможных случайностей.

23. Одновременно с указанной работой по подготовке к разведке выполняются и работы по приготовлению к разведывательному полету самолетов.

24. Из указанного в предыдущих ст. ст. ясно, что постановка задания воздушной разведки летчикам и наблюдателям должна быть сделана по возможности заблаговременно, чтобы они имели достаточно времени для основательной подготовки к операции. А так как этого времени в иных случаях может и не быть, то подготовка к разведке в условиях военных действий должна войти в общий план подготовки летчиков и летчиков-наблюдателей данного театра.

25. Летчики должны быть снабжены всеми приборами, картами, и проч. принадлежностями для облегчения их наблюдения, записи и составления донесений при разведке.

В. Постановка заданий воздушной разведке.

26. Директива, коей командование определяет действия авиации на известный период, например—в течение определенной операции или части ее, указывает и задачи воздушной разведки в течение этого периода.

Авиационный начальник, получив директивы, в процессе составления плана действия авиации разрабатывает задачи, относящиеся к каждой воздушной части, производя расчет потребных для этой цели средств и устанавливая порядок выполнения задач по разведке.

По мере хода операций—в дополнение, развитие и изменение основной директивы—командование дает ряд отдельных заданий применительно к конкретным потребностям момента.

27. Во всяком задании воздушной разведки, основная задача должна быть определенно выражена и выделена от попутных задач, которые при этом возлагаются на авиацию. Если задач несколько, то каждая из них должна быть изложена отдельно.

28. Выбор способа выполнения разведки должен быть предоставлен авиационным начальникам, которые в свою очередь должны, деталируя действия, не впадать в крайность, всегда предоставляя известную инициативу непосредственным исполнителям.

Однако, поскольку выбор того или другого способа воздушной разведки связан с действиями других боевых средств, в состав означенных воздушных сил не входящих, — авиационному начальнику должны быть указаны рамки, определяемые необходимостью согласовать данную операцию с общим развитием боевых действий.

29. Задание специально по разведке обнимает собой: указания обстановки и целей разведки, указание на необходимость обследования определенных точек, районов, направлений и т. п., указание на об‘ект наблюдения (главный), указание относительно данных времени полета и, наконец, о поручениях воздушным разведчикам помимо наблюдения, если таковые будут.

30. Особо правильными и точными должны быть указания о местах нахождения наших судов и судов неприятеля (все сведения какие имеются). Эти сведения должны быть самые свежие и, если после момента отдачи приказания разведки таковые изменились, то должно быть спешно сообщено о происшедших изменениях воздушным начальникам.

31. К сведениям об обстановке следует добавлять указание на цель, для которой нужна данная разведка. Это облегчает авиационному начальнику и исполнителям разведки проявление инициативы.

32. В задании штаба авиационному начальнику не должен быть указываем маршрут полета; достаточно ограничиться указанием районов и направлений, кои должны быть обследованы авиацией. Дело авиационного начальника — установить способ обследования.

В задании могут быть отмечены места, кои должны подвергнуться особо тщательному обследованию.

33. В задании должно быть определено — что именно надо, главным образом, высмотреть. Об‘екты наблюдений должны быть указаны лишь главнейшие: нет нужды вдаваться в детали, если они не являются важными и не имеют какого-либо специфического значения для данного момента.

34. Указания о необходимости доставки донесения к определенному сроку должны быть сопровождаемы указанием—кому и куда их надо доставить. Авиационные начальники и исполнители разведки должны проявить инициативу в доставлении данных разведки, кроме командования, штабам и частям, в знании таковых нуждающимся.

35. В вопросе о постановке задания по разведке авиационными начальниками низшим инстанциям могут быть две категории случаев: первая заключает в себе случаи постановки заданий низшим авиационным начальникам высшими; вторая—командирами отрядов или эскадрилий—летчикам и наблюдателям, выполняющим задачи.

В заданиях, относящихся к первой категории, высший авиационный начальник передает полностью задание, полученное им от штаба, или свое, добавляя ряд указаний технического характера, и, если надо, поясняет обстановку. Окончательный же выбор способа выполнения предоставляется исполнителю.

В заданиях второй категории должны иметь место исчерпывающие указания относительно способа выполнения каждой задачи.

Г. Донесения о разведке.

36. Донесение может делаться летчиком во время полета и после возвращения.

Важнейшие и нетерпящие отлагательства сведения должны сообщаться во время полета, не тратя времени на возвращение.

37. Всеми мерами должно озаботиться о поддержании связи со средствами В. С. во время выполнения ими боевых и разведочных полетов, чем обусловливается возможность быстрой передачи донесений.

38. Надлежит иметь в виду, что сведения относительно появления неприятеля, в особенности об обнаруженных подводных лодках и воздушных силах противника должны быть переданы без малейшего замедления. Равным образом, надо учитывать, что донесения о движении неприятельских сил перед боем и во время его требуют особой срочности, при чем здесь каждая минута может иметь значение.

В этих условиях возвращение для донесения, а тем более связанное с прекращением дальнейшего наблюдения,—совершенно недопустимо.

В тех случаях, когда требуется быстрое донесение, а средства связи аппарата не в состоянии передать его своевременно, должно организовать связь специально, хотя бы высылкой посредствующих (репетующих) судов.

Примечание: В случае полетов парами, один из аппаратов может быть послан для донесения, другой — остается продолжать разведку.

39. Донесения при полете передаются:

а) по радио,

б) видимыми оптическими сигналами,

в) путем сбрасывания письменных донесений.

40. Передача донесений по радио допускается только в шифрованном виде. Открытых радио—не давать

Примечание: Для составления донесений должна быть выработана система кодов таким образом, чтобы в краткое радио вложить содержание донесения. Коды должны время от времени меняться. Ни один код не должен надолго оставаться в употреблении, так как неприятель, получая ряд шифрованных радио, способен расшифровать код и пользоваться им для целей своей разведки. Должно быть в употреблении несколько кодов одновременно, вовсяком случае—специально разведочный и для передачи боевых сигналов; равным образом, время от времени должны меняться радиопозывные.

41. При радио-переговорах В. С. надлежит неуклонно руководствоваться правилами радиослужбы на театре, устанавливаемыми штабом командующего флотом (обычно радио воздушной разведки передаются вне очереди).

42. Оптические сигналы (пистолеты Верри, флаги и другие) являются средствами связи с ближайшими постами и судами.

43. Передача путем сбрасывания записок является в условиях морской обстановки неудобной, а зачастую и вовсе невозможной. Если донесения сбрасываются в район береговых постов связи, то надо иметь уверенность, что пост найдет сброшенное, о чем иногда полезно предварить его оптическим сигналом или радио. В районах, близких к расположению противника, должно принимать меры предосторожности, шифруя некоторые названия, фразы и проч., на случай, если записка попадет к неприятелю.

44. Опыт показывает, что аппараты должны отнестись с вниманием к распознаванию судов, которым адресуются донесения, дабы не сбросить их не по адресу.

45. Донесения при возвращении делаются после спуска у заинтересованной инстанции. Летчик-наблюдатель передает донесение устно, принимающий его—задает вопросы. Поскольку обстановка позволяет, всякое устное донесение должно быть затем записано. Летчик-наблюдатель подписывает его и получает копию в руки для представления своему начальству по возвращении из разведки.

В случае необходимости вылететь немедленно, не дожидаясь записи, таковая делается после, когда аппарат возвращается на аэродром. В случае полета разведывательных аппаратов парой, экипажи их допрашиваются отдельно. В случае полного разногласия—они вновь отправляются в ту же разведку, если это необходимо.

Если разведчик шел под охраной, экипажи охранявших самолетов привлекаются к опросу вместе с экипажем первого

46. Донесения летчика-наблюдателя подшиваются в специальное дело по полетной работе данного наблюдателя, при чем донесение, оказавшееся ложным, отмечается командиром отряда.

В письменном донесении летчика-наблюдателя должно содержаться:

1) число, месяц, год и №,
2) задача,
3) время вылета, посадки, продолжительность полета,
4) обозначение аппарата (система, №) и отряда,
5) фамилия летчика-наблюдателя и летчика,
6) маршрут,

7) № карты,

8) условия наблюдения (погода, освещение),

9) высота полета (прикладывается барограмма),

10) данные разведки,

11) указание на заснятые районы и об'екты,

12) сведения о донесениях, переданных в полете,

13) случаи в полете: воздушные бои и пр.,

14) выполнена ли задача полностью, или частично, а если не выполнена, то почему,

15) если нужно, прилагаются к донесению схема и кроки.

При разведке над морем должны быть указаны:

а) встреченные суда, как неприятеля, так и свои, их типы, курс, приближенная скорость, строй и порядок и (как можно точнее) места;

б) обнаруженные обстоятельства и другие сведения по специальным заданиям для разведки.

47. Каждое судно по связи и прочие, коим будет передано для доставления по назначению донесение авиации, обязаны его принять и немедленно доставить по адресу.

ГЛАВА III.

Периодическая воздушная разведка.

48. Периодическая разведка В. С. на театре должна вестись по определенному плану в соответствии с требованиями к ней, обстановкой и особенностями театра.

Организация периодической разведки, разработка ее плана (в основных чертах для предвидимой обстановки) должны быть выполнены до начала войны в порядке подготовки и составления плана кампании и операций.

Задания к периодической разведке В. С., вытекающие из плана кампании и им предусмотренные, должны содержать указания:

а) района разведки,

б) об'ектов ее,

в) необходимую степень надежности,

г) в какой мере понадобится усиление ее в том или другом направлении.

49. По выяснении необходимости иметь воздушную разведку в определенных районах, надлежит, исходя отсюда, дать задания для разведывательной авиации, определив количество ее средств и свойства, коими она должна обладать.

Соответственно должно быть выполнено оборудование театра для целей авиации (аэродромы, склады, мастерские, связь и пр.).

50. Главнейшее требование для успешной работы разведывательной авиации — радиус действий, достаточный, чтобы решить задачу разведки в частях театра, имеющих особо важное значение. Нормальным пределом воздушной разведки должно считать возможность наблюдения и поисков противника в районе его вероятных маневренных баз на данном театре. Последний должен быть изучен в этом отношении, и заранее решена задача воздушной разведки противника в этих районах.

Минимальный предел воздушной разведки, за которым она в значительной степени теряет свою ценность—район ночного плавания у наших берегов и район дозора.

Необходимо, чтобы разведка, выполненная с вечера, до наступления, темноты, покрыла своим наблюдением все пространство моря, на котором могли бы находиться суда противника, могущие к рассвету подойти к нашим берегам или к линии дозоров. Такая разведка страхует от неожиданного появления противника в то время, когда наблюдение трудно и действия неприятеля имеют особо внезапный характер.

51. Периодической разведкой надлежит покрыть все пространство моря, прилегающее к нашему побережью, непрерывно на всем его протяжении, по возможности на расстоянии ночного плавания судов, углубляя ее в направлениях, имеющих особое стратегическое значение.

52. Организуя периодическую разведку, надлежит иметь несколько вариантов таковой:

а) на благоприятную погоду и хорошую видимость,
б) на неблагоприятную погоду и дурную видимость,
в) на случай необходимости ночной разведки.

Первым вариантом разведки надлежит считать тот, который составлен для условий, наиболее вероятных для данного театра, данного времени года, учитывая видимость и погоду. Он ложится в основу расчета средств разведки.

53. Организуя периодическую разведку, надлежит:

а) стремиться к тому, чтобы разведка производилась одновременно в разных направлениях; коль скоро это невозможно, то следует организовать полеты таким образом, чтобы противник, не обнаруженный в одном направлении, был бы настигнут разведкой в другом, при повторном рейсе самолета;
б) учитывать, в случае надобности, необходимость усиления разведки в том или другом направлении;
в) исчисляя район действий аппаратов, оставлять достаточный запас времени на преодоление препятствий при полете и на тактическое маневрирование;

г) иметь в виду, что раз обнаруженный противник не должен быть выпущен из наблюдения, и всегда иметь готовые к полетам аппараты для продолжения такового; равным образом, посланный в разведку аппарат должен иметь запас времени, чтобы продержаться в воздухе до подлета смены; количество смен аппаратов должно быть достаточно для непрерывного наблюдения обнаруженного противника;

д) вести расчеты на нормальную нагрузку аппарата, допуская лишь в исключительных случаях прием горючего в зачет оставления части иного снабжения и вооружения;

е) предварительно согласовать составленные схемы полетов авиациии со службой дозора и берегового наблюдения.

54. Периодическая разведка должна охватывать попутное наблюдение районов и направлений, имеющих определенное стратегическое значение на театре; в частности, составляя схему полетов, надлежит иметь в виду наблюдение фарватеров и подходов к рейдам.

Примечание: Полезно задавать фотографирование отдельных районов, имеющих особое значение, на предмет выяснения минных заграждений на них. Однако, надо иметь в виду, что если снимок не указывает на их присутствие, то это еще не значит, что их нет в действительности.

55. Основная схема полетов авиации должна быть гибка, допуская быстрое сосредоточение аппаратов в любом направлении, каковое будет признано важнейшим в данный момент.

56. Надлежит избегать строгой периодичности полетов. Наблюдение противником аппаратов, регулярно летающих в то же время и в том же направлении, дает ему ориентировку для выбора времени и направления своих операций, не рискуя быть обнаруженным нашей разведкой. Поэтому расписание и направление не должно быть постоянным в течение длительного времени. При этом, однако, надлежит иметь в виду, что особое значение имеет разведка утром (для выяснения изменений обстановки за ночь) и перед наступлением темноты (для предупреждения о готовящихся ночных операциях противника).

57. Расписание полетов составляется, по указаниям командования флотом, Нач. В. С., и должно быть представлено в штаб командования для утверждения командующим флотом.

ГЛАВА IV.

Отдельные разведочные действия В. С.

Общие положения.

65. На ряду с периодической разведкой, производимой по определенному расписанию на театре, на В. С. могут быть возложены определенные задания, для своего выполнения требующие специальных операций.

Эти задания, равно как и операции для их выполнения, могут быть весьма разнообразны, при чем типичными из них являются:

а) специальные разведочные операции для выяснения обстановки в определенных районах моря, находящихся во владении и под наблюдением противника,

б) поиски неприятеля в море,

в) разведка рейдов и баз неприятельского флота,

г) разведка побережья и береговых укреплений противника,

д) ночная разведка.

Примечание: Тактическая разведка перед определенными операциями, как то: перед боем, при десанте, обороне берегов и пр. будет рассмотрена в соответствующих главах настоящего труда, трактующих об этих последних.

А. Разведка в районах моря, находящихся во владении противника.

66. Помимо специальных заданий, которые могут быть даны для разведки в районах моря, находящихся во владении противника, последняя должна дать сведения:

а) о дислокации судов противника, и для находящихся в море—их типы, места, курсы,

б) об оборудовании района для плавания:—знаки, вехи, буи и пр. места для определения,

г) об обслуживании противником данного района, как то: дозорная и охранная служба, схема и порядок их несения, время смен, кем выполняется и пр.,

д) оборудование театра минными и сетевыми заграждениями, и прочие данные, кои будут поставлены заданием для операций.

67. Наблюдая суда как военные, так и коммерческие, необходимо возможно точным образом замечать и наносить на карту их курсы и места. Ряд таких наблюдений дает возможность разведывательным отделениям установить районы, безопасные для плавания (чем и пользоваться для соответствующих операций).

68. Наблюдение знаков и вех требует особой точности. Указание на существование того или другого знака при недостаточно точном определении места принесет мало пользы.

69. Наблюдая дозорную службу противника, надо стремиться к тому, чтобы выяснить общее расположение его дозорных средств. В редких случаях удается сразу восстановить схему неприятельского дозора, обычно она может быть выяснена после ряда наблюдений; но каждая из разведок должна стремиться дать возможно обстоятельные и точные сведения об этом.

70. Наблюдая район, следует выяснить места минных заграждений, выбирая наиболее выгодные освещения и погоду для полетов, фотографируя вероятные места таковых и в частности те районы, которые представляют особый интерес по указаниям командования.

71. При наблюдении бонов, сетевых ограждений и пр.—надлежит замечать время прохождения судов и курсы, которыми они при этом пользуются.

72. Если наблюдаемый район охраняется противником, надлежит выбирать для выполнения разведки обстановку, обеспечивающую безопасность операции (освещение, полеты в сумерки и пр.).

Б. Поиски неприятеля в море.

73. В случае, если противник не обнаружен разведкой или, будучи обнаружен,—потом потерян, то предпринимаются поиски его в море, для чего привлекаются как средства базовой, так и корабельной авиации в составе, необходимом для выполнения этой задачи.

74. При поисках противника в море, следует прежде всего, тщательно учтя имеемые сведения о нем, решить вопрос о наиболее вероятных его путях и о районах, где он вероятнее всего находится. Операцию поисков—рассчитывать, исходя из вероятнейшего предположения о месте неприятеля.

Если известен момент выхода противника из порта, или установлен факт обнаружения его в определенный час в определенном месте—задача в значительной степени облегчается. Расчет операции тогда следует производить, исходя из подсчетов о возможном удалении его за протекшее время из района, где он был обнаружен.

75. Поиски противника, о котором точных сведений не имеется, должны производиться по определенному плану, стараясь все маршруты обосновать расчетом.

Не следует при этом подходить к решению задачи постепенно, т.-е. высылая одни части, а если их поиски окажутся

неуспешными, то в помощь к ним другие и т. д., по частям вводя силы для операции. Надо сразу назначить достаточно аппаратов, озаботившись о своевременной их смене для продолжения поисков.

Если операция производится непланомерно, то много данных за то, что некоторые районы будут обследоваться несколько раз, другие же останутся неосмотренными,—или же порядок обследования будет упреждать или запаздывать относительно движения противника, и последний пройдет, не будучи замеченным.

76. При отсутствии данных для суждения о степени вероятности нахождения противника в том или другом районе, обследование надлежит начинать с тех районов, появление в которых противника влечет за собой опасность для морских сил или же вызывает особые затруднения для последних.

77. Недостаточно ограничиться только определением места противника; должен быть определен его тип, курс, ход и прочие данные, необходимые для ориентировки командования. Разведывательный аппарат должен вылетать на такие дистанции и держатся на таких высотах, при которых он может отчетливо различить характерные признаки наблюдаемого об'екта.

78. На случай необходимости обследования больших районов моря, требующего участия всех В. С., должны быть, в порядке предварительной разработки этой операции, указаны способ развертывания частей и задачи каждой из них.

79. Во время поисков противника—должна поддерживаться надежная связь с аппаратами в воздухе для взаимного их оповещения и для возможности командованию изменить направление маршрутов, тотчас как противник будет обнаружен или по другим причинам.

Для этой цели следует назначать посредствующие аппараты или суда.

80. Поиски противника будут производиться в дурную видимость и судами. В этом случае связь В. С. с последними должна быть особенно обеспечена.

В. Разведка рейдов и баз неприятельского флота.

81. Разведка рейдов и баз имеет задачей установить:

а) количество судов, типы их, расположение по гаваням и состояние,

б) охранную службу при подходах к рейду, дозоры, брандвахты, сторожевые суда,

в) расположение бонов и противолодочных препятствий,

г) направление выхода на рейд и обстановку фарватеров,

д) план рейда или базы,

е) оборудование порта противника, расположение доков, кранов, мастерских складов и пр.,

ж) под'ездные пути,

з) защиту рейда или базы, в частности аэрооборону, и прочие задачи, которые даются командованием специально для этой операции.

82. Лучшим способом разведки неприятельского рейда или базы является заснятие его аэрофотографически, при попутном наблюдении.

Эта задача не представляет особого труда при необороняемом противником рейде, но коль скоро оборона его имеет место, то надлежит—во-первых, надлежащим образом обеспечить операцию, а во-вторых,—избрать специальную обстановку для ее выполнения, сообразуясь с условиями отражения.

83. В зависимости от того, для какой цели производится разведка неприятельского рейда, должны быть даны дополнительные задания.

В частности, если предположена воздушная атака базы, то следует выяснить расположение об'ектов ее; здесь вопрос воздухообороны имеет особое значение, и со стороны разведчика целесообразны действия, вызывающие огонь зенитной артиллерии противника, для обнаружения расположения батарей, если они скрыты.

Если предполагается атака миноносцев, то все внимание должно быть обращено на фарватеры к рейду, препятствия для миноносцев, расположение противоминных батарей и пр., учитывая особенности операции последних.

Если предположено заграждение входов на рейд, то все внимание разведчика должно быть направлено на выяснение препятствий, которые могут встретить заграждающие суда, и точное разведывание мест заграждения.

Сказанное еще раз указывает на необходимость уяснения высылаемыми в разведку летчиками задачи операции.

Г. Разведка побережья и береговых укреплений противника.

84. Разведка побережья имеет задачей установить:

а) характер и оборудование побережья в отношении удобства и возможности базирования неприятельских морских сил на отдельные его районы: есть ли склады угля, доки, мастерские, волноломы и пристани и т. п.;

б) оборудование побережья для навигационных целей в прибрежной зоне моря: знаки, маяки и пр.;

в) посты наблюдения и средства связи противника, места наблюдательных пунктов, места радиостанций, телеграфные линии и пр.;

г) дислокация неприятельских судов в районе побережья, фарватеры и пути плавания их в рейде;

д) оборонительные сооружения противника на побережьи.

В зависимости от назначения разведка дополняется специальными требованиями к ней. В частности, если обследование побережья делается на предмет высадки десанта, то даются дополнительные указания для выяснения топографии местности, расположения оборонительных пунктов противника, дорог и пр.

85. Разведка береговых укреплений противника, выполняемая как наблюдением, так и аэрофотос'емкой, должна выяснить:

а) расположение батарей противника, калибр орудий, открытые или закрытые установки;

б) план батарей;

в) расположение дорог, под'ездных путей;

г) расположение источников, питающих энергией;

д) пункты связи, наблюдения, расположение командных и дальномерных постов;

е) все данные, касающиеся дислокации судов;

ж) наличие проволочных заграждений, позиций и оборонительных пунктов;

з) аэрооборону батарей и прочие данные, о коих будет указано.

Летчики, вылетающие для разведки укреплений, должны предварительно основательно изучить все сведения о таковых, имеемые у командования. Лишь с такой подготовкой они будут в состоянии наблюдать и донести то, что является новым и важным. В противном случае—все внимание летчика уйдет на наблюдение и выяснение многих данных, кои уже имеются.

86. Если производится разведка морской укрепленной позиции, то здесь сочетаются требования, изложенные в 84 и 85 ст.ст., и кроме того, является необходимым: выяснение:

а) специального оборудования позиции минными заграждениями, противолодочными препятствиями;

б) направления проходов через позицию, которыми пользуется противник для своих судов, порядок охраны этих последних;

в) охранной службы на позиции;

г) оборудования маневренного района противника: знаки вехи и пр.;

д) дислокации морских и воздушных сил противника в районе позиции.

Как для операций против позиции, так и в прочих видах наступательных действий флота, носящих внезапный характер, является чрезвычайно важным установление режима службы противника по охране и дозору. Это достигается рядом наблю-

дений разведки не только воздушными средствами, но судами и подводными лодками, и повторными операциями. Зная этот режим, возможно выбрать момент и направление операции.

Д. Ночная разведка.

87. Ночная разведка является необходимой, т. к. многие операции противник будет стремиться выполнить скрытно, под покровом ночи. В особенности она является важной, когда удаление неприятельских баз не превышает района ночного плавания судов, или при отсутствии возможности выполнить перед наступлением темноты дальнюю разведку.

С другой стороны, об'ективные условия наблюдения ночью с воздуха трудны и оно не надежно.

В белые ночи, в сумерки и перед рассветом воздушная разведка может дать отличные результаты, особенно когда тому благоприятствует освещение: темное небо и отблеск в воде, на котором хорошо могут быть видны силуэты судов.

Ночью огни воздушной разведки могут быть определены на большом расстоянии.

Разведка в лунную ночь, при достаточной прозрачности атмосферы, дает хорошую видимость.

88. Учитывая трудности ориентировки аппаратов авиации, при ночной разведке могут быть с успехом употреблены дирижабли, тем более, что ночью несомненно меньшая опасность от нападений на них неприятельских воздушных средств.

Поэтому, как общее правило, разведку дирижаблей над имеющими противоаэропланную защиту районами противника должны выполнять преимущественно по ночам.

89. Подготовка к ночным воздушным разведкам требует особенно тщательного предварительного изучения местности и обстановки в разведываемом районе. Надо посылать в ночную разведку тех летчиков, которые знакомы с данным районом по дневным полетам.

90. Разведка при освещении моря светящими снарядами, бросаемыми с аппаратов, может быть выполнена по отдельному заданию для выяснения обстановки в ограниченном районе.

РАЗДЕЛ IV.

Боевые операции воздушных сил.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

ОПЕРАЦИИ ПРОТИВ ВОЗДУШНЫХ СИЛ ПРОТИВНИКА

(САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ И СОВМЕСТНЫЕ С СУХОПУТНЫМИ СИЛАМИ).

ГЛАВА I.

Борьба за господство в воздухе.

Общие указания.

1. Самостоятельные действия возд. сил против воздушного противника состоят из борьбы за господство в воздухе и воздушной охраны своего флота и пунктов побережья, при чем в благоприятных условиях морского театра В. С. данного моря могут успешно действовать совместно с авиацией армейской.

2. Господство в воздухе заключается в сознании летным составом своего превосходства над противником, свободе действия всех средств В. С. и в прекращении воздушной деятельности противника.

3. Господство в воздухе достигается решительной боевой деятельностью В. С. против воздушного противника и состоит в подавлении духа его летного состава, в уничтожении его летательных аппаратов и авиационных баз.

4. Вся тяжесть борьбы с воздушным противником ложится главным образом на авиацию истребительную, обязывая в то же время неистребительную авиацию вступать в воздушный бой с противником: при встрече над своей территорий, в случаях численного превосходства, и при атаке противником, в целях самообороны переходя в контратаку.

> Примечание: При слабости В. С. господство в воздухе может быть достигнуто лишь частичное, на время операции (один, два дня) и в определенном районе, путем сосредоточения воздушных сил и смелой работой летного состава как вблизи своих берегов и флота, так и вдали от них.

5. Успех борьбы в воздухе решается в воздушном бою и обусловливается вооружением летательных аппаратов, их летными и тактическими качествами, состоянием духа летного состава, оборудованием морского театра и обстановкой на поле сражения в данный момент.

6. Господство в воздухе не может быть: во-первых—абсолютным, а во-вторых—постоянным, т.-к. нельзя совершенно прекратить полеты противника, не уничтожив всех его самолетов, баз и авиационно-промышленных центров, а потому господство в воздухе будет достигнуто лишь в определенных районах моря и до тех пор, пока противник не будет в достаточном количестве иметь более совершенное вооружение, а его летный состав, в результате ряда боевых столкновений, вновь не осознает своего превосходства.

А. Управление.

7. Основными задачами всех родов В. С. моря является обслуживание и обеспечение работы морского флота и борьба с воздушным противником.

8. Важнейшие районы, где деятельность В. Ф. моря должна быть обеспечена в полной мере, определяются морским и авиационным командованием совместно на основании предполагаемых операций и данных морского театра.

Примечание: Основное оборудование театра производится в мирное время.

9. В важнейших районах в целях успешности борьбы сосредоточиваются части В. С. моря и в тех случаях, где может быть использована авиация армейская (истребительная, бомбардировочная и разведывательная), таковая включается в состав воздушных сил моря (отряд, эскадрилья и пр.).

10. Включение частей армейской авиации в возд. силы моря для совместных действий производится распоряжением начальника военных воздушных сил данного фронта или армии и не иначе, как с согласия высшего армейского командования.

11. Общее руководство частями авиации, сосредоточенными в том или ином районе театра для обеспечения господства в воздухе, возлагается на старшего командира авиационной части, который свои действия обязан согласовывать с ближайшим морским начальником, независимо от того подчинен ли он последнему или нет.

12. Начальник группы боевой авиации директивные указания получает от н-ка возд. сил моря как в отношении общих указаний, так и в отдельных частных задачах, при чем результат своей деятельности сообщает н-ку возд. сил. моря.

13. Для определения сил и средств воздушного противника и для обнаружения его ближайших к данному району баз, помимо воздушной разведки, которая ведется распоряжением н-ка группы авиации, посты морской службы связи обязаны вести наблюдение за всеми самолетами, проходящими в сфере их видимости, и отмечая время и их курс, доносить как по морской, так и по авиационной линии н-ку группы возд. сил для определения основных курсов неприятеля, о его периодических полетах, типах самолетов и исходных пунктах.

14. На основании данных наблюдения воздушной разведки и агентурных сведений н-к возд. сил данного моря составляет общий план борьбы за господство в воздухе и представляет его на утверждение высшему морскому командованию. В плане должны быть намечены важнейшие районы, где деятельность противника может быть парализована, приведены расчеты сил и средств своих и неприятеля, перегруппировки частей, важнейшие направления возможных ударов, указаны меры обеспечения деятельности и безопасности своих частей и их расположения и, в случае—надобности потребное количество армейской авиации.

15. Начальник группы боевой авиации совместно со старшим морским начальником разрабатывает и осуществляет, по утверждении н-ком возд. сил, частные планы воздушной борьбы для каждой отдельной операции, исходя из наличных средств и обстановки и помня, что частные задачи должны преследовать в конечном итоге основную цель—господство в воздухе.

16. Первое воздушное столкновение обычно является на продолжительное время решающим, т. к. кроме материального ущерба парализует волю и деятельность побежденного и дает свободу действий победителю, поэтому подготовка к нападению на воздушного противника должна быть основательно проработана, произведена неожиданно в превосходных силах, по возможности над своей территорией и с одновременной атакой неприятельских баз.

Б. Оперативные формы работы морской истребительной авиации.

17. Истребительная авиация возд. сил моря вооружается истребителями гидроаэропланами и аэропланами, почему деятельность ее резко различается на морскую и прибрежную.

Примечание: Морские истребители, при одной и той же мощности, экипаже, вооружении и запасе горючего, обычно уступают истребителями сухопутным в тактическом отношении.

18. Деятельность морской истребительной авиации (прибрежной) заключается в борьбе с воздушным противником на своей территории, и лишь в узкостях самолеты-истребители могут быть использованы в пределах своих радиусов полета.

19. Формы работы морской истребительной авиации (прибрежной) суть следующие:

1) Обеспечение патрулированием определенных районов на определенный срок.

2) При наличии быстро действующей и широко развитой сети связи на побережьи и с судами флота, на основных маршрутах воздушного противника устраиваются посадочные площадки, на которых дежурят истребители и при появлении противника, будучи своевременно предупреждены, они вылетают, для атаки неприятельских самолетов, преграждая таким образом их путь совершенно неожиданными воздушными засадами. Первая и вторая формы работы истребительной авиации наиболее действительны по своим результатам, т.-к. дают возможность истребителям действовать сосредоточенными силами и неожиданно, а в результате воздушных боев обычно является моральная подавленность летчиков противника, нарушающая их деятельность (глубокая разведка, бомбардировка и пр.).

3) Полеты группы истребителей в районах прибрежной полосы (что особенно важно в период, предшествующий операции противника, обычно усиливающего в это время свою воздушную деятельность, а также в моменты самой операции) производятся для уничтожения самолетов и аэростатов противника.

4) Охрана важных точек побережья от налетов бомбардировщиков и разведчиков противника (порты, стоянки судов, крепости и пр.). При групповом налете противника и при появлении одиночных пар, для успешного его отражения необходима быстро действующая связь и вынесенные далеко вперед (не менее 20 *км*) пункты наблюдения с акустическими приборами (могут быть корабли) для того, чтобы дать возможность истребителям встретить противника на боевой высоте (4.000—5.000 *м*).

Против ночных налетов противника истребительная авиация бессильна, если нет соответствующего прожекторного оборудования. Лучшей предупредительной мерой против ночного налета неприятеля является налет своей неистребительной авиации на его гидроаэродромы или базы.

5) Уничтожение неприятельских аэростатов и дирижаблей.

6) Воздушная завеса возможна лишь при достаточном количестве истребителей, и так как она дает известные результаты при протяжении не менее 50 *км*, что требует большого расхода самолетов, то при современном состоянии В. Ф. она не применима.

20. Расчет истребительных средств (прибрежных) и учет условий их работы при той или иной ее форме—такой же, как и в армейской авиации (см. ст. 81 гл. IV «Вр. наставл. по боев. прим. В. В. С.», часть I).

ГЛАВА II.

Условия успешности работы.

21. Первым условием успешной работы истребительной авиации является активность и смелость действий ее летного состава, как в своем расположении, так и в тылу противника, в результате чего летный состав, убеждаясь в своем превосходстве над неприятелем и при условии пополнения убыли в летчиках и самолетах, сохраняет инициативу за собой.

22. Быстрота и четкость действия истребительной авиации зависит от удачного выбора и своевременной подготовки мест стоянок истребительных частей, при чем быстро действующая и широко развитая связь с вынесенными вперед (не менее 20 *км*) постами наблюдения есть непременное условие успеха.

Донесения о всех самолетах, прошедших в видимости того или иного поста службы связи, сообщаются немедленно по двум линиям—авиационной и морской, с указанием времени, места, числа самолетов, их курса, строя и примерной высоты.

23. При слабости истребительной авиации, последняя к нужному моменту и на угрожаемом направлении сосредоточивается путем быстрой переброски в подготовленные заранее пункты базирования, обеспечивающие ей свободу действий и отступления.

24. Превосходство в тактических данных своих истребителей и их боевое состояние, а также точный учет сил и средств противника облегчают выполнение задач истребительной авиации.

25. Удачное использование истребителями обстановки на поле сражения (подход с солнца, окна и т. п.), маскировка их и правильно выбранные пункты их базирования, а также частая перемена мест стоянок гарантирует внезапность атаки и успех ее. В воздухе—в районах сосредоточения зенитной артиллерии или на стоянках флота — неприятельские самолеты легко обнаруживаются по артиллерийским разрывам.

ГЛАВА III.

Обеспечение деятельности собственных В. С.

26. При малочисленности В. Ф. вообще, а истребительной авиации в частности—для обеспечения его деятельности принимаются следующие меры:

1) Сосредоточения. На время операции в том или ином районе сосредоточиваются части В. Ф., при чем полеты производятся не менее как парой самолетов, а при сильном противнике—группой. Численность группы и ее состав определяет н-к группы.

2) Тактические данные. Если неприятельские самолеты превосходят наши не во всех тактических данных, то пользуясь своими преимуществами (скорость, обстрел, вооружение), можно беспрепятственно вести работу, независимо от малочисленности и слабости В. Ф.

3) Особые случаи. При налетах на неприятельские базы, порты и суда очень часто зенитная артиллерия последних сильно затрудняет деятельность атакующего, почему, при налетах необходимо выделять специальные самолеты, которым поручать пулеметный обстрел прислуги зенитных батарей, которая обыкновенно стоит открыто.

4) Охрана. При воздушной корректировке огня судов и крепостей для охраны деятельности корректировщиков необходимо высылать патруль истребителей, т.-к. ежеминутное ожидание удара делает корректировку совершенно невозможной.

Примечание: При корректировке вдали от своих, в охрану назначаются гидросамолеты.

5) Ночные полеты. Кроме вышесказанного следует часть боевой работы перенести на ночное время (бомбардировки, разведки), пользуясь лунными ночами. Хорошие результаты дает налет на неприятельское расположение тогда, когда свои самолеты приходят вместе с возвращающимся противником, т.-к. тогда можно иметь минимальную высоту, не подвергаясь артиллерийскому обстрелу.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРОТИВ МОРСКИХ СИЛ ПРОТИВНИКА.

ГЛАВА I.

Общие указания.

1. В основе боевых операций В. С. против морского флота неприятеля должно лежать ясное понимание боевых задач и тактики последнего, чтобы противостоят ему в опасных для нас направлениях и направить свой удар на те его части, где возможно достигнуть решающего успеха.

2. Другим основанием их является точное знание свойств своего морского противника, учитывая его сильные и слабые стороны и выяснив свои преимущества перед ним, в связи со сложившейся обстановкой.

Специальное изучение противника, с точки зрения обоснования методов ведения боя, должно составить важнейшую заботу при подготовке В. С. и найти себе отражение как в соответственном вооружении аппаратов, так и в придании им необходимых боевых качеств.

3. Средствами поражения В. Силами судов флота морского является:

а) поражение бомбами, метаемыми с летательного аппарата (фугасными, химическими, зажигательными),

б) поражение самодвижущимися минами с аппаратов-торпедоносцев,

в) постановка мин заграждений с аппаратов,

г) против малых судов—поражение пулеметным и орудийным огнем.

4. Бомбометание является, в большинстве мыслимых условий боя, наиболее универсальным способом поражения морского противника, при чем успешность такового зависит:

а) от его меткости,

б) от количества и качества разрушения, производимого бомбами.

в) от быстроты и количества попаданий в противника,

г) от качества противника и способности противостоять отражению бомбами (от живучести его),

д) от положения противника в данный момент, от его маневрирования,

е) от условий полета при бомбометании и от прочих данных, оказывающих влияние на меткость и разрушительное действие бомб.

5. Постановка дела бомбометания, стремление добиться совершенных результатов при этом, определяет собой важнейшую сторону подготовки В. С.

Должен быть прочно усвоен взгляд, что меткое бомбометание является искусством, достигаемым после большой практики и всецело зависящим от того, в какой мере оно обставлено механическими приборами и устройствами, допускающим точное выполнение наводки и определение момента сбрасывания бомб. Задача еще более усложняется в виду влияния на меткость бомбометания многих причин, как поддающихся учету (высота, скорость аппарата, ветер), так и трудно учитываемых (рыскливость аппарата, ход цели и пр.), и, наконец, причин случайных.

Лишь тщательным теоретическим изучением вопроса, большой практикой и совершенством прицельных приборов стрельбы возможно достичь успешных результатов.

Примечание: Правила бомбометания здесь не излагаются, приводятся только основные указания. Само же бомбометание должно быть нормировано специальными инструкциями.

6. Меткость бомбометания, в зависимости от условий, должна быть учитываема при расчете боевых операций по точным методам теории вероятности, принимая во внимание рассеивание бомб, отклоняющие причины и поражаемость цели.

Путем теоретических исчислений и опытов должны быть выявлены данные, определяющие вероятность попадания бомбами по избранной цели, что только и может быть учитываемо при расчете боевых операций против морских судов.

Несовременным и вредным надлежит считать стремление метать бомбы на-глаз, не имея критерия судить о вероятности попадания. Тактика воздушных средств, на этом основанная—беспочвенна и может дать только случайный результат.

Примечание: Неприцельное бомбометание в общем случае дает малый результат, даже при скученных в одном месте судах противника. Во всяком случае, оно уместно лишь с небольшой высоты. Атакующий аппарат в этом случае должен поражать цель, снизившись над ней.

7. В соответствии с вышеуказанным, в период подготовки В. С. должны быть изучены вероятные цели противника и заранее установлены необходимые требования к бомбометанию.

8. Разрушительное действие бомб должно быть сообразовано с способностью цели противостоять таковому.

Это также не может быть решено умозрительно, но требует определенных опытов и изучения противника. Здесь следует воздержаться от поверхностных суждений, беря за основу точные опытные данные.

Сообразно различной живучести морских боевых судов, различны должны быть веса и разрушительное действие бомб.

При назначении к вооружению аппаратов бомб того или другого веса — надлежит непременно сообразовываться с свойствами избранной цели. Атака бомбами малых весов современных линейных кораблей совершенно безрезультатна, и атака, даже успешно выполненная, может остаться втуне, не нанеся никакого вреда противнику.

При определении весов и разрушительного действия бомб, следует воздержаться от общих норм, сообразуя таковые с индивидуальными свойствами предназначенной для поражения цели.

Примечание: Не следует переоценивать морального значения попаданий бомб в боевые суда. Надо иметь в виду, что бой в море сопряжен с бо́льшими эффектами и разрушениями от артиллерийских снарядов, к чему личный состав подготовлен и не деморализуется от этого.

9. Употребление бомб фугасных, бронебойных, химических и зажигательных должно быть нормировано специальными правилами, применительно к об'екту поражения.

10. Не всегда, однако, приходится поступаться количеством бомб, берущихся для атаки с воздуха, в пользу их большого веса. Помимо, того, что живучесть об'екта (напр., небронированных судов) может не требовать бомб большого веса, в иных случаях достаточно нанести небольшие повреждения, но распространить их на большее количество судов (напр., при атаке тральщиков, транспортов с дессантом и пр.).

11. Состав авиосил, назначенных для поражения морских судов противника, должен быть расчитан соответственно, исходя из вышеизложенных оснований, чтобы принести то количество разрушения, которое необходимо для решения поставленной задачи.

Число аппаратов должно быть сообразовано с необходимостью сбросить определенное количество бомб, принимая во внимание учтенную вероятность попадания в предвидимых условиях боя.

12. При атаке морского флота должно быть учтено то сопротивление, которое последним будет оказано.

Морской флот обладает следующими для этого средствами:

а) противоаэропланной артиллерией,

б) собственной истребительной авиацией,

в) возможностью уклониться маневрированием от атаки или затруднить ее выполнение,

г) закрыться дымовой завесой.

13. Качества противоаэропланной артиллерии непременно должны быть учтены в плане атаки и выяснены заранее, равно как и методы ведения огня.

Лишь располагая этими сведениями, возможно обосновать план атаки, имея критерий для оценки той или другой позиции, того или другого направления с точки зрения безопасности ее.

14. Для затруднения противнику ведения противоаэропланного огня и, как следствие — для обеспечения атаки рекомендуется:

а) выбирать обстановку для атаки, когда артиллерийский огонь с судов затруднен и аппараты плохо видимы снизу: атака со стороны солнца, атака перед вечером, когда низовые цели на воде ясно видны, аппараты же сливаются на темном фоне неба; атака в условиях, когда можно маскировать развертывание и подход атакующих аппаратов в облаках, снижаясь непосредственно перед производством атаки;

б) всегда стремиться атаку произвести внезапно;

в) если возможно, отвлекать внимание противника демонстративными действиями (выбирая момент атаки тогда, когда противник затруднен: например, когда он находится в сфере минного поля, выполняет в данный момент сложный маневр и пр.);

г) атаковать сразу несколькими соединениями, и, если возможно, с разных сторон, не допуская возможности сосредоточения огня противника в одном направлении, равно как и принимать другие меры, кои по обстановке могут содействовать затруднению огня противника.

15. Главные условия при воздушных атаках: расчет, обоснованный пониманием зависимости успешности бомбометания от обстановки, умелое пользование обстоятельствами последней, упорство и выдержка при выполнении.

16. Надо учитывать, что противник начнет отражать атаку не только специальными зенитными орудиями, но и крупной артиллерией.

17. Имея в виду методы управления артиллерийским огнем флота, надлежит, поскольку это допускается прочими условиями атаки,—избегать закономерного и постоянного маневрирования

самолетов, предпочитая такие способы его, которые труднее учитываются управляющим судовым огнем, требуют быстрых и резких поправок прицела. Повороты, резкое снижение или быстрый забор высоты и пр. затрудняют противнику ведение планомерного огня по аппаратам.

В равной мере надо учитывать трудность слежения за целями у прицела орудия и управления огнем, коль скоро аппараты меняют расположение друг относительно друга на проекции по направлению к стреляющему кораблю.

Из изложенного видно, что знание методов и свойств артиллерийского огня—является важным требованием к летному составу, который должен знать как вести эту атаку и как маневрировать, в целях понижения успешности огня противника.

18. Маневрирование противника в значительной степени понижает вероятность попадания в него бомбами.

19. Составляя план атаки и выполняя таковую, надо иметь в виду цель, каковая ставится авиации.

Нанести некоторые повреждения противнику, ослабить его этим, сделать по нему несколько удачных попаданий — не дает крупного результата. Это может быть частный, легко поправимый для противника урон, особого значения не имеющий для общего хода боевых операций.

Преследуя решительные цели, надо:

а) либо стремиться нанести противнику крупные потери, уничтожить его силы или полностью, или настолько, что это окажет значительное влияние на ход кампании или операции,

б) либо, нанеся ему частные потери, дезорганизовать его, и тотчас затем эксплоатировать успех другими средствами, новой атакой авиации, или введением в бой средств собственного морского флота, доводя успех до конца, до поражения противника.

Воздушные начальники, ведущие самостоятельные операции против морских сил противника, должны ставить себе эти крупные цели, а не размениваться на ряд мелких действий, ничтожных по своему значению.

Факт попадания бомбы в корабль—ничего не обозначает; результат ясен только тогда, когда корабль выведен из строя или потоплен.

20. В случае, если противник охраняется собственными средствами авиации, в состав атакующего воздушного отряда должны войти истребительные отряды, обеспечивающие атаку бомбовозов.

21. Атаки торпедоносцев самодвижущимися минами являются мощным средством авиации при действиях ее против судов морского флота.

Так же, как и для бомбометания, здесь должны быть изучены и твердо установлены требования к торпедной стрельбе по судам, и выработаны нормы боевого употребления торпедоносцев.

22. При выполнении торпедной атаки рекомендуется:

а) принимая во внимание все условия, содействующие скрытному развертыванию и приближению аппаратов для атаки, стремиться выполнить таковую в упор на противника, подходя на минимальные дистанции к нему (вероятность успешной атаки значительно падает при выполнении ее на больших дистанциях);

б) для обеспечения безопасного подхода атакующих торпедоносцев должны быть приняты меры для маскирования последних, что может быть задачей других отрядов авиации;

в) противник располагает возможностью уклониться от выпущенной торпеды; это ему затруднено при минимальных дистанциях атаки;

г) атака имеет бо́льшие шансы на успех, когда противник на якоре или неподвижен; это обязывает, составляя план атаки, искать именно таких условий для нее.

23. Сочетание торпедной атаки и бомбометания является выгодным при одновременности или быстрой последовательности их: одна атака обеспечивает другую.

24. Постановка мин заграждения с воздушных аппаратов имеет частное значение. Успешное использование этого оружия ограничивается возможностью постановки мин:

а) на внутренних фарватерах и рейдах противника,

б) непосредственно на курсе идущего корабля или отряда.

Во всех случаях успешность операции зависит от того, какое количество мин поставлено, и поскольку скрытно от противника удалось выполнить постановку.

Примечание: Типичные случаи использования мин заграждения с воздушных аппаратов указаны в разделе V.

25. Поражение судов пулеметным огнем и огнем мелких орудий существенного значения для боя с морским флотом не имеет. Лишь в частном случае можно ожидать от этого результатов, а именно:

а) при стрельбе по судам, команда которых в бою работает открыто на палубах (тральщики, транспорты с войсками), в частности, когда зенитная артиллерия корабля стоит открыто, и настойчивыми атаками пулеметным огнем возможно разогнать ее от орудий, чем затруднить отражение атаки бомбовозной авиации;

б) при стрельбе по шлюпкам с людьми, открытым баржам, плашкоутам и пр. (напр., при отражении десанта).

26. При воздушных атаках морского противника, надо учитывать необходимость атаки его одновременно крупными соединениями аппаратов, имея в виду, что последовательные, с большими промежутками, атаки—не дадут суммирующего результата, тогда как единовременность или быстрая последовательность атак, распыляя по разным направлениям средства отражения, действуя сильно в моральном отношении и затрудняя уклонение (уклоняясь от одной группы, противник может попасть под удар другой), дает несомненно бо̀льшую вероятность решительного успеха.

27. Учитывая трудность управления совместными действиями большого количества воздушных соединений, надо стремиться к тому, чтобы план атаки устранял необходимость непосредственного руководства во время выполнения ее. Момент начала атаки и исходное ориентирующее направление—вот что необходимо и чего должно быть достаточно для управления операцией.

Не приходится опасаться дезорганизации и нарушения воздушных строев при атаке, коль скоро есть уверенность, что каждая воздушная часть и каждый аппарат, ориентированный общим направлением, будет искать тех условий для атаки, которые установлены.

Широкая инициатива—вот что должно отличать действия каждого атакующего звена. Лишь одного он должен избегать—неиспользования выгодного момента при атаке.

Не следует опасаться столкновений между аппаратами в воздухе, коль скоро вероятность такового, при опытном летном составе и твердых правилах расхождения,—ничтожна, а в особенности, когда даны общие ориентирующие направления.

Сказанное определяет направление для обучения и воспитания боевого летного состава.

ГЛАВА II.

Атака авиацией противника, стоящего на якоре.

28. Для атаки авиацией морского флота противника, стоящего на якоре, должны быть учтены все меры охранения против воздушных атак, принимаемые последним. В каждом отдельном случае они должны быть выяснены заранее разведкой рейда (поскольку таковая не нарушает внезапности атаки).

Выяснение условий охранения флота дает возможность выбрать момент и направление операции, в наибольшей мере обеспечивающие успех.

А. Меры, принимаемые флотом для защиты от воздушных атак при стоянке его на рейде.

29. В районе рейда организуется служба наблюдения за воздушными аппаратами противника, каковая ведется постами службы связи, специальными постами аэрообороны, судами, находящимися в море, и путем получения сведений со всех станций и наблюдательных постов, расположенных в районе рейда со стороны сухого пути.

Общая схема наблюдения основывается на расчете определенного района, подходя к которому, противник непременно должен быть обнаружен, чтобы командование могло успеть:

а) выслать истребительную авиацию и последней занять исходное положение для атаки,

б) приготовить к действию противоаэропланную артиллерию,

в) принять необходимые предупредительные меры на судах и на берегу.

Наблюдательные посты обычно имеют схему замкнутого контура, не ограничиваясь только прибрежным наблюдением, но производя последнее и по сухому пути.

Расстояние между постами должно обеспечить надежное наблюдение в условиях дурной видимости (поскольку это достижимо в данных обстоятельствах).

Посты связаны особой схемой связи, централизованной к командованию воздухообороной.

30. Общие меры на судах сводятся к следующему:

а) готовится противоаэропланная артиллерия,

б) если есть возможность, корабли снимаются с якоря, чтобы встретить атаку на ходу,

в) производятся пожарная и водная тревоги на случай борьбы с повреждениями,

г) принимаются меры против газовых атак,

д) суда, стоящие ошвартовавшимися—расходятся,

е) стоящие у берега—отходят, стоящие у складов, барж и транспортов—также,

ж) на судах с боеприпасами принимаются меры для затопления в случае пожара,

з) ночью—тушатся все огни.

На берегу:

а) принимаются противопожарные меры,

б) доки заполняются водой,

в) ночью также тушатся все огни,

г) принимаются меры на случай газовой атаки.

31. Задача отражения распределяется между истребительной авиацией и противоаэропланной артиллерией.

Район действий истребителей и зенитной артиллерии разграничивается, дабы последняя имела уверенность в распознавании своих и неприятельских аппаратов.

32. Организация зенитной артиллерии обычно предусматривает использование орудий дальнего действия—на небольших углах возвышения (до 30°) и зенитных—для поражения аппарата над целью при занятии им позиции для бомбометания.

Особенное внимание обращается на дисциплинирование огня при отражении. Каждой батарее или кораблю дается определенная задача, общее управление сосредоточено к штабу воздухообороны; спорадическое участие в стрельбе судов непредусмотренных организацией отражения воздушного нападения,—строго воспрещается.

33. В случае стоянки флота на рейдах, не имеющих специально береговой аэрообороны,—таковая выполняется артиллерией судов и истребительной корабельной авиацией.

34. На случай воздушной атаки ночью, устанавливается специальная организация боевого освещения атакующих.

Примечание: В настоящее время вводятся и другие меры охранения: воздушные заграждения, солидная защита особо ценных сооружений и судов, получает широкое распространение маскирование района рейда дымовыми и газовыми завесами и пр. Все это должно быть выяснено в период подготовки операции налета.

Б. Атака авиации.

35. Атака авиации на флот, стоящий на рейде, может иметь различные задания:

а) для уничтожения наиболее ценных судов флота и нанесения тем противнику поражения,

б) для частичного ослабления противника, в связи с предположениями командования таковое использовать для обеспечения другой операции морского флота против противника на рейде же (напр., для атаки миноносцев).

Различные задания вызывают различную конструкцию и расчеты операций атаки.

Это задание должно быть, во всяком случае, точно выяснено.

Если требуется нанесение решительного удара флоту противника, то в налетах должно принять участие достаточное для этой цели количество аппаратов соответствующего вооружения (что должно быть рассчитано, как сказано выше).

Равным образом должны быть избраны условия, когда такая атака может быть успешно выполнена.

Общий масштаб операции должен отвечать цели.

Если нанесение удара противнику непосильно или не ставится задачей, то действия авиации должны быть согласованы с тем—как предполагается использовать далее успех налета, ибо последний может быть направлен на различные об'екты и выполнен в нескольких вариантах.

Наконец, если данная атака непосредственно связана с действиями других частей флота, то должна быть установлена полная их согласованность.

36. Выбор момента для атаки, определяемый решением командования флотом, должен быть сообразован с обстановкой, допускающей успешное ее выполнение.

Обстановку надо избрать таким образом:

а) чтобы была обеспечена внезапность атаки, обусловленная запоздалым обнаружением ее неприятельскими постами наблюдения рейда; это требует проведения атаки в неблагоприятных для неприятельского наблюдения условиях видимости (дурной, мглистый горизонт, пасмурность, атака со стороны солнца и пр.),

б) чтобы были затруднены условия отражения,

в) когда противник по тем или другим причинам не готов к отражению атаки или не ожидает ее,

г) когда наблюдение утомлено.

Примечание: Тут надо принять во внимание все соображения, которые могут содействовать внезапности нападения: например, выбрать момент накануне смены дозоров, считаться с временем побудки команд на судах и батареях и пр.

37. Для обеспечения атаки, направленной против судов, целесообразны меры демонстративного характера, направленные к дезорганизации аэрообороны: забрасывание дымовыми снарядами батарей аэрообороны, газовые атаки и пр.

Желательно атаку вести с нескольких направлений, сообразуясь при этом с расположением береговых батарей, дабы децентрализовать неприятельский огонь.

Попутная атака пунктов специально общего управления воздухообороной—вполне уместна.

38. Приняв при подготовке налета все необходимые предосторожности, чтобы оградить аппараты от лишних потерь,—решительность действий аппаратов должна возрастать по мере развития атаки. Надо иметь в виду, что противник будет особенно затруднен в отражении, если действия аппаратов смелы и решительны, если они быстро идут к цели.

39. Выбор об'ектов атаки предрешается планом операции (с чем должно быть сообразовано вооружение аппаратов) и зависит от той задачи, которую преследует налет:

а) если это атака для поражения флота, то не следует размениваться на малоценные об'екты, а стараться атаковать линейные суда, как наиболее сильные и ценные, подводные лодки и миноносцы, игнорируя, поскольку это идет в ущерб атаки главных об'ектов, транспорты, суда вспомогательные и пр.;

б) если воздушная атака производится с демонстративными целями, например, для обеспечения атаки миноносцев, то надлежит назначать об'ектами те направления и цели, которые в наибольшей мере отвлекают внимание от отражения миноносцев, и поражение которых облегчает им атаку.

40. Оценивая значение воздушной атаки флота на рейде, в особенности если он в базе, надо считаться с тем, что повреждения, причиненные атакой, могут быть исправлены, суда отремонтированы и пр., чем результаты атаки могут быть дискредитированы.

Поэтому, коль скоро атака не имела решающего значения, она требует срочного возобновления вновь, чтобы, нанося противнику новые повреждения, разрушая и сжигая мастерские, доки и пр., не дать ему возможности раз пораженный флот снова ввести в строй.

Каждая последующая атака должна развивать успех предыдущей, не давая противнику оправиться.

ГЛАВА III.

Воздушные атаки судов противника в море.

41. Когда флот находится в море и на ходу, ему несколько облегчены условия для отражения атак с воздуха, так как он может от них уклоняться маневрированием, чем значительно понижается вероятность попадания в суда бомбами. Но с другой стороны—весьма затрудняется борьба с повреждениями и оказание помощи пострадавшим. Суда, поврежденные в море, должны иметь возможность дойти до баз и, потерявши ход, они в пути не раз могут стать об'ектами воздушных атак.

42. Меры против воздушных атак неприятеля, принимаемые в походном порядке совместно следующего флота, обычно сводятся к следующим:

а) избираются курсы для похода, где встреча с воздушными аппаратами противника мало вероятна;

б) при необходимости проходить в зонах действия авиации, стараются избрать обстановку для перехода, когда нападения с воздуха затруднительны;

в) в организации специального противовоздушного охранения вокруг походного порядка флота для своеревменного предупреждения об атаке;

г) в отражении атак артиллерией, истребителями корабельной авиации и в уклонении от них маневрированием.

43. Порядок охранения флота дозором сводится к выдвижению вперед и в стороны наиболее вероятного появления противника дозорных судов, и, при наличии авионосцев — организуется воздушный дозор в рассчитанном удалении (принципы те же, что и при воздушном дозоре в районе моря) (см. стр. 57).

По обнаружении аппаратов, вылетают истребители для боя с атакующими; на судах—приготовление к отражению, корабли по возможности расходятся, избегая кучных расположений.

При приближении атакующего—открывают огонь.

44. Задача авиации при атаке флота в море—поразить главные силы такового, по возможности игнорируя суда мелкие, поражение которых не дает крупного успеха.

45. Выбирая обстановку для атаки, надо соблюдать общие правила о выгодном освещении и затруднении отражения.

46. Надо стремиться атаковать с кормы, что несколько увеличивает процент попадания, не гнаться за отдельными судами, стремиться атаковывать суда, идущие кучно.

Если противник идет в кильватерной колонне, то атака—сзади. Если иным строем,—то вдоль строя.

47. Если противник проходит в районе действий прибрежной авиации или близко находятся авионосцы корабельной авиации, то следует поражать противника повторными атаками, в мере возможности возобновления запасов и вооружения. Противнику не должно быть дано безопасно совершать переход в районе действия авиации, в особенности, если его переход делается для операции, имеющей важное значение (например, для десанта); в этом случае — все силы авиации должны быть направлены к тому, чтобы поражать периодически, настолько часто, насколько это допускают условия возможности повторения атак.

48. Атаки противника в море особенно выгодны, когда они производятся в зоне минных заграждений.

Почти неизбежное нарушение строя при этом и дезорганизация походного порядка—могут вызвать кроме того потери неприятеля на минах. В этом случае стремлением авиации является не только попадание в противника непосредственно, но и вынуждение его на уклонение в район мин заграждения.

49. В равной мере—уместна атака противника в районе расположения наших подводных лодок. Она облегчает лодке атаку, так как отвлекает внимание противника. При этом про-

тивник, под угрозой атаки лодки, не в состоянии сосредоточить всего своего внимания на отражении воздушной атаки.

50. Если есть возможность широкого выбора момента атаки, то следует предусмотрэть использование, для эксплоатации результата ее, и других средств, как то, миноносцев и легких крейсеров. Успешно выполненная воздушная атака является хорошей подготовкой обстановки для последних.

51. Атака флота в узкостях, в особенности при движении его в шхерах, особенно уместна: флот может оказаться в затруднительном положении, не имея возможности уклониться и рискуя тем, что поврежденные или затопленные корабли закупорят фарватер.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ОПЕРАЦИИ ПРОТИВ ЗЕМНЫХ ЦЕЛЕЙ.

ГЛАВА I.

Предварительные понятия.

Общие указания.

1. Для действий против земных целей с побережья или с судов флота В. Силы имеют специальные части бомбардировщиков (тяжелых и легких) и аэро-торпедоносцев.

2. Эскадрильи бомбардировщиков и торпедоносцев состоят обычно из 3 самолетов в каждой, при чем как те, так и другие, в зависимости от пред'являемых к ним требований, могут быть самолетами или гидросамолетами.

Эскадрилья делится на два отряда.

3. Для действий с судов (авионосцев) применяют легкие бомбардировщики и торпедоносцы, и если те и другие самолеты, то их снабжают специальными приспособлениями на случай вынужденной посадки в море (воздушные мешки).

4. Бомбардировщики и торпедоносцы имеют скорости 170—200 *км*, боевую высоту 4.500—5.000 *м* и несут, помимо радиоустановки, экипажа и пулеметов, до 2-х тонн в виде бомб или мин. Бомбы—обычно фугасные, химические или гидростатические, а мины—самодвижущиеся, Уайтхеда.

Примечание: Тяжелый бомбардировщик может быть использован и как минный заградитель.

5. Сила защитительного огня эскадрильи бомбардировщиков такова, что позволяет последним ходить в налеты без воздушной охраны.

6. Сравнительно малые боевые высоты бомбардировщиков и торпедоносцев 4.500—5.000 *м*, которые с одной стороны ограничиваются техникой, а с другой стороны—малой вероятностью попадания с больших высот при современном состоянии прицельных приспособлений и методов сбрасывания снарядов, в то

же время делают бомбардировщиков и торпедоносцев уязвимыми с земли от противоаэропланной артиллерии и истребительной авиации. В целях устранения приведенных недостатков, пользуются броней, а налеты совершают ночью.

7. Ночные операции бомбардировщиков и торпедоносцев производятся, главным образом, в лунные или светлые ночи, когда сверху отчетливо видны очертания берегов и другие ориентировочные пункты (города, дороги, острова и т. п.), а в лунные—блики на воде и мелкие суда.

Самолеты в ночных операциях обнаруживаются, главным образом, по шуму их моторов. Без глушителей шум моторов на море слышен на расстоянии 15—20 *км*, почему наличие аппаратов подслушивания в 10—15 милях от баз, с коими они должны быть связаны телефоном, даст возможность подготовиться к налету противника за 15—20 минут. Аппараты подслушивания должны быть так расположены, чтобы исключать возможность нападения с тыла.

> П р и м е ч а н и е: При невозможности иметь подслушивающие приборы в указанном расстоянии и в желаемом направлении, можно высылать в море, на требуемое расстояние, суда с такими установками, и связь с ними держать при помощи радиотелеграфа.

8. Во время ночного налета противника, стрельба противоаэропланной артиллерии без хорошего прожекторного оборудования безрезультатна, точно также, как и затруднена деятельность истребительной авиации.

Порядок вылета и строй в ночной операции должен быть хорошо разработан и твердо установлен, так как при большом числе машин возможны столкновения, для избежания которых можно задаваться разными высотами и курсами.

Дневные операции против хорошо защищенных пунктов без крайней необходимости производить не следует, а при малочисленности тяжелой авиации они запрещаются.

А. Управление.

9. Эскадрильи бомбардировщиков и торпедоносцев, при совместных действиях и при совместном территориальном расположении, должны об'единяться под руководством одного лица (старший из командиров), а кроме того, если они входят в состав групп В. С., то во всех отношениях подчиняются старшему авиационному начальнику.

10. В особых условиях театра и при малочисленности В. С., эскадрильи бомбардировщиков и торпедоносцев могут выделяться в угрожаемые районы для самостоятельной работы;

тогда начальники их оперативно подчиняются старшим морским начальникам, а для воздушной их охраны распоряжением начальника В. С. лишь выделяется истребительная авиация, распоряжением же морского командования выделяется противоаэропланная артиллерия с прожекторным оборудованием и команды подслушивателей.

11. В силу громоздкой технической части каждого бомбардировщика и торпедоносца эскадрилья состоит из отдельных кораблей, которые имеют своих командиров и экипажи.

Командир корабля автономен в своих действиях по содержанию корабля в боевом состоянии и ответственен за подготовку своего экипажа.

12. В воздухе маневрирование и руководство эскадрильей лежит на командире эскадрильи, а в случае гибели флагманского корабля командование переходит к его помощнику, или старшему из командиров, заранее назначенному.

13. Начальник эскадрильи подчиняется во всех отношениях начальнику В. С. моря, а при самостоятельных действиях, в оперативном отношении подчиняется тем морским начальникам, коим придается.

14. Эскадрильи бомбардировщиков армейской авиации, прикомандированные к В. С. для совместных действий на побережьи, подчиняются во всех отношениях начальнику В. С. данного моря.

Примечание: Если эскадрильи бомбардировщиков армейской авиации входят в состав группы В. С., то их командиры подчиняются командиру этой группы.

15. Выделение воздушной охраны (истребители) и согласование соответствующих вопросов с начальниками крепостей и начальниками зенитной артиллерии лежит на обязанности начальника В. С. моря.

Б. Формы работы бомбардировщиков и торпедоносцев.

16. Формы работы бомбардировщиков и торнедоносцев суть следующее:

1) Бомбардировка земных целей противника (суда неприятельского флота, подлодки, базы морские и авиационные, приморские крепости и тыл противника).

Примечание: При наличии на борту бомбардировщика пушки, последний может успешно действовать против десантных судов и по живым целям.

Бомбометание по кораблям и подлодкам производится лишь при полной уверенности, что корабль или подлодка—неприятельские.

2) Постановка мин заграждения у неприятельских берегов в проливах, на фарватерах, у входов в гавань и на рейды, и постановка заграждения на курсе двигающейся эскадры.

3) Сбрасывание фугасных и химических снарядов в промышленные центры противника.

4) Уничтожение важных пунктов побережья (склады, мосты, вокзалы, пристани и т. п.).

5) Минные атаки—на суда неприятельского флота на рейдах и море, атаки десантных судов.

6) Ловля и уничтожение коммерческих судов противника.

Примечание: Атаки торпедоносцев, в зависимости от числа об'ектов нападения могут производиться звеном (2 торпедоносца), эскадрильей или же проводятся последовательно, одна за другой, до уничтожения противника.

17. Операции бомбардировщиков производятся эскадрильей или отрядом, т.-е. 4—8 аппаратов, при чем в зависимости от калибра бомб и характера цели, огонь с бомбардировщика может быть по площади и прицельный.

18. Деятельность бомбардировщиков и торпедоносцев заключается в активной борьбе со средствами неприятельского морского и воздушного флотов, направленной к уничтожению последних.

В. Условия, обеспечивающие успех.

19. Успешность деятельности бомбардировщиков и торпедоносцев обусловливается:

1) Тактическими данными аппаратов, а именно: вооружением, числом и силой огня пулеметов, пушек и бомб. маневренными качествами, районом действия, потолком и скоростью.

Каждый бомбардировщик и торпедононосец так вооружается, чтобы быть в состоянии отразить противника без помощи воздушной охраны.

При выборе типов аппаратов надлежит слабость одних тактических данных компенсировать за счет других, т.-е. например: при малой скорости—иметь хороший обстрел или повышенный потолок и т. д.

Преимущество дневного бомбометания заключается в том, что оно дает возможность фотографировать цель в момент выполнения задач.

В ночной полет за счет пулеметов и пушки берут обычно бóльшую нагрузку бомб.

2) Выучкой и состоянием духа личного состава.

Особой тренировки и выдержки требуют дневные групповые бомбометания, производимые под сильным артиллерийским обстрелом и при атаках воздушного противника.

В ночных полетах крайне важно уметь хорошо ориентироваться в воздухе как по земным приметным местам, так и по компасу и звездам.

3) Внезапностью и использованием обстановки.

Примеры удачного использования обстановки на поле сражения: заход с солнца, если позволяет направление ветра, т. к. бомбометание производят против ветра; пользование облачностью с окнами, скрывающей самолеты; ночной полет, позволяющий снижаться на малом газу и метать бомбы в упор.

4) Маскировкой и удалением мест стоянок тяжелой авиации от передовых линий, т.-е. предохранением ее от возможных атак на биваке, а также защитой последних всеми имеющимися средствами воздушной обороны.

Действие тяжелой авиации должно происходить с передовых аэродромов, которые должны иметь соответствующее оборудование, обеспечивающее отдых экипажей эскадрильи, быстроту ее пополнения запасами горючего и бомб, т. к. повторные атаки, повышая количество выбрасываемого взрывчатого вещества, повышают тем самым % попадания.

Примечание: При наличии гидроистребителей, последние придаются для воздушной охраны бомбардировщиков в налетах на неприятельское побережье (при ближнем и дневном бомбометании).

5) При слабости тяжелой авиации, действовать надлежит сосредоточенными силами.

6) Хорошая связь командира эскадрильи в воздухе со своими кораблями обеспечивает успех работы.

ГЛАВА II.

Операции против портов, баз, рейдов и приморских укреплений.

А. Дневное бомбометание.

а) Особенности работы.

20. Каждая бомбардировочная операция против земных целей производится по особому распоряжению начальника В. С. с ведома морского командования или по заданию его, и при малочисленности В. С.—сосредоточенными силами.

21. Вследствие того, что дневное бомбометание обычно связано с воздушными боями, бомбардировщики, для отражения

воздушного противника, должны иметь на борту соответствующее вооружение и подготовленный экипаж.

22. Дневное бомбометание дает возможность атакующему производить фотографирование, чем фиксируются результаты своей бомбардировки.

23. При малочисленности бомбардировочной авиации, в силу того, что боевые высоты бомбардировщиков не превышают 4500—5000 *м*, операции против хорошо защищенных пунктов побережья противника надлежит производить в самых крайних случаях, используя для этой цели ночь.

24. Лучшим временем для атаки прибрежных пунктов противника считается рассвет, т. к. дает больше всего шансов на внезапность, почему подготовка к вылету и вылет из своих баз на бомбометание делается с таким расчетом, чтобы к цели подойти в предутренних сумерках, под покровом мглы, которая обычно в это время держится в море. Ориентировка производится по компасу, а в боевой порядок, заранее указанный, эскадрилья перестраивается в пути, когда рассветает.

25. Бомбометание по прибрежным пунктам, в зависимости от указанной цели, производится фугасными, химическими или зажигательными снарядами тех или иных калибров. При бомбардировке портов, крепостей и баз рекомендуются бомбы смешанных типов и калибров, но весом не свыше 2—5 пудов.

Примечание: Бомбы больших калибров применяются, главным образом, против судов неприятельского флота.

26. Подход к целям на побережьи для скрытия маневра надлежит производить с моря, избегая сторожевых и дозорных судов и захода на неприятельскую береговую полосу.

б) Постановка задания и боевой приказ.

27. Задание по бомбометанию того или иного пункта побережья (морская крепость, база, порт) ставится начальнику В. С. командующим флотом после того, как путем воздушной и морской разведки и агентурных данных точно установлены цели, степень их важности и уязвимость. Кроме того для успешного решения задачи начальнику В. С. необходимо знать примерные силы и средства воздушной охраны противника (противоаэропланные батареи, истребительная авиация и т. п.) и если бомбометание есть часть операции флота, то для согласованных действий—знать момент начала и конца операции, предполагаемую деятельность флота, обстановку в районе операции, расположение судов флота своего и противника.

Примечание: Морские начальники во избежание стрельбы по своим самолетам и для своевременной подачи помощи должны знать время вылета, число и тип своих самолетов, место и их задачу.

28. Наряд воздушных сил производит начальник В. С., который дает отдельным командирам общие указания о цели операции, времени вылета, числе самолетов, наивыгоднейших маршрутах и об обстановке.

29. Командир эскадрильи тяжелой авиации в зависимости от полученного задания детально знакомится сам и знакомит своих летчиков по имеющимся материалам с целью, отмечает ее сильные и слабые стороны, определяет ее вид и способ ее быстрого нахождения по приметным ориентирам.

30. Командир лично проверяет подготовку летчиками карт и маршрутов, сообщает им о запретных зонах воздушной обороны, вспомогательных аэродромах противника, дозорных судах своего флота, после чего, если по метеорологическим сведениям состояние погоды позволит выполнить полет, то эскадрильи отдается боевой приказ.

31. Командир лично дает указания на случай нападения воздушного противника.

32. Боевой приказ указывает: цель полета, время и порядок вылета самолетов эскадрильи, подробный маршрут и высоту полета (по пути к цели, над целью и при возвращении, направление поворотов); сообщает данные последнего метеорологического наблюдения (особенно важно знать скорость и направление ветра на разных высотах); сообщает опознавательный сигнал (суток).

33. Боевой приказ указывает также примерную продолжительность полета, запас горючего и смазки, количество бомб и их тип, заместителя командира эскадрильи на случай убыли последнего.

34. В тех случаях, когда задание по бомбометанию выполнено быть не может (цель закрыта облаками, суда ушли и т. п.), должна быть указана другая цель,—второстепенная— по пути следования эскадрильи.

35. При бомбардировке портов, баз и крепостей, экипажи эскадрильи бомбардировщиков могут встретиться со следующими противодействиями противника:

1) Воздушная оборона. — Истребительная авиация, защищающая тот или иной пункт побережья, преимущественно состоит из отдельных отрядов или эскадрилий крепостных истребителей обычного армейского типа, имеющих, главным образом, увеличенную вертикальную скорость. Истребители могут быть одно и двухместные. Вооружение от 2 до 4 пулеметов. Располагаются истребительные части таким образом, чтобы к моменту подхода бомбардировщиков к цели истребители имели уже боевую высоту и первую атаку могли произвести до момента начала бомбометания. Своевременность вылета истреби-

телей зависит от удачного расположения и густоты сети подслушивающих приборов и постов наблюдения, а также от дальности их расположения от крепости, порта или базы.

2) Противоаэропланная артилерия. — Батареи располагают обычно треугольником для удобства наблюдения, быстроты пристрелки и определения высоты самолетов. При защите больших площадей и малочисленности или слабости противоаэропланной артиллерии возможны мертвые углы и сектора. Сила огня зависит от числа батарей, скорострельности, количества самих пушек и действия снарядов. Дальность современного артиллерийского огня по воздушным целям достигает до 6.000 *м.*

Маскировка. — При ночном бомбометании деятельность артиллерии без соответствующего прожекторного оборудования сводится к нулю.

Большие цели, как приморские крепости, базы или порты скрыть маскировкой нельзя, но путем изменения контуров отыскание отдельных целей может быть сильно затруднено и летчики введены в заблуждение. Малые пункты могут быть замаскированы полностью. Часто в целях маскировки создаются ложные аэродромы, батареи, суда и т. п. Фотос'емка утром, когда предметы отбрасывают длинные тени, помогает расшифровке замаскированных пунктов и отдельных предметов. Ночью маскировка сводится, главным образом, к закрытию сигнальных и маячных огней, уличного и домового освещения.

Прожектора, как правило, открываются тогда, когда может работать противоаэропланная артиллерия, дабы не облегчать противнику ориентировки. Для затруднения бомбометания могут применяться дымовые завесы, которые широко используются на море.

в) Выполнение задания.

36. Вылет эскадрильи регулируется начальником старта и если вылет происходит в темноте (утром), то летчики, поднявшись и взяв направление по указанному маршруту, ориентируются по правилам ночного полета (световые ориентиры, если они есть, а если нет, то по компасу).

37. Самолеты днем вылетают в порядке номеров, при чем ведущий идет на самом малом газу по прямой линии до тех пор, пока все самолеты эскадрильи не займут своих мест, после чего ведущий увеличивает скорость до нормальной (неполный газ) и поворачивает к исходному пункту, проходит над ним и ведет эскадрилью по заданному маршруту.

38. Возможность проникновения бомбардировщиков глубоко в расположение противника днем обусловливается воздушным строем эскадрильи, который должен быть прост, не иметь

мертвых углов обстрела, обладать наибольшей плотностью огня, должен быть правильно эшелонирован в высоту и т. п. От этого зависит быстрота смыкания к ведущему и его видимость отдельными кораблями.

Громоздкость бомбардировщиков не позволяет производить полета под одной командой более 8 самолетов.

39. При приближении воздушного противника бомбардировщики до предела сжимают свой строй и, строго придерживаясь порядка группового полета, ведут оборонительный бой.

40. Прохождение над целью производится в сжатом до предела строю, при чем за наводкой по направлению следит ведущий самолет, а прицеливание по дальности делается индивидуально каждым кораблем.

41. Для расчета наряда бомбардировщиков можно принимать следующие %% попадания: по неподвижной цели с предельных высот и при соответствующей обороне атакуемых пунктов от 3 до 5%, а по движущимся целям (суда флота) в условиях боевой обстановки и также с предельных высот от $^1/_2$ до 2%.

42. Связь в воздухе между ведущим и кораблями эскадрильи поддерживается при помощи сигнальных ракет, Морзе (световое) и радиотелефона.

Примечание: При приближении эскадрильи к своим судам или берегу, опознавательный сигнал делает один самолет (ведущий).

43. В тех случаях, когда бомбометание произвести нельзя (нашел туман, низкая облачность или пункт взят нашими войсками), ведущий бомбардировщик после сигнала «отбой» дает новый курс на другую цель (второстепенную), которая была указана и изучена перед началом операции. Дальнейшие действия по бомбометанию новой цели протекают, как было указано выше.

44. Если во время операции один из бомбардировщиков снизился или сбит, то в зависимости от обстановки и места его посадки для снятия экипажа, по указанию командира эскадрильи, назначается один из самолетов. Если авария произошла по пути к цели, то помощь подается лишь в особых случаях, т. к. она сопряжена с выводом из строя двух самолетов; обычно же подачу помощи производят на обратном пути. Если самолет сбит и помощь подать нельзя, то наблюдающие это событие экипажи отмечают время, место падения, положение самолета в момент падения и причину.

45. Нападение воздушного противника также возможно на обратном пути, так как его самолеты обычно вылетают

встречным курсом для набирания высоты. Если расположение своих баз и запас горючего и смазки позволяют, то рекомендуется во избежание встречи с неприятелем не ложиться на обратный курс.

46. При возвращении в свое расположение ведущий самолет дает опознавательный сигнал, после чего производится посадка в той же последовательности, как и вылет.

Примечание: В том случае, если посадку на своем аэродроме (основном) произвести невозможно, то ведущий самолет, указывая новый курс, ведет эскадрилью на ближайший (передовой) аэродром, откуда эскадрилья перелетает на основной при первой возможности.

Б. Ночное бомбометание.

а) Ночной полет и особенности работы.

47. При малочисленности бомбардировочной авиации и слабости ее тактических данных ночные бомбометания облегчают работу, т. к. уменьшают ее уязвимость и при умелом руководстве дают большие результаты.

48. Успех ночного полета обусловливается достаточной видимостью, которая зависит от атмосферных условий (отсутствие тумана) и от освещения луной.

49. Видимость в ясную лунную ночь со средних высот по направлению можно считать равной 10—15 *км.* Береговая черта выделяется совершенно ясно, как светлая полоса, благодаря контрасту с водой, которая кажется черной и лишь в местах отражения лунного света блестит. Реки, служащие хорошими ориентирами, обнаруживаются по отблеску луны. Хорошо видны каналы, благодаря их прямолинейным очертаниям, и маяки, окрашенные в белый цвет. Суда хорошо видны лишь с малых высот (200—400 *м*). Со средних же высот суда видны лишь те, которые проектируются на лунном блике или несут открытое освещение. Суда, находящиеся в темной стороне горизонта, могут быть не обнаружены, почему доносить о том, что судов в море нет, не следует.

Примечание: В ночных полетах, пролетая над большими островами или мысами, следует придерживаться берега, дабы не потерять ориентировки.

50. В безлунные, но звездные, ясные ночи, полеты возможны, хотя видимость и ограничена по направлению, но ориентировка может производиться по компасу и звездам. В темные ночи операции в море невозможны.

51. Для ориентировки бомбардировщиков ночью часто открывают на необходимое время маяки, или же устраивают

специальную световую сигнализацию: створы, приметные огни, осветительные ракеты и осветительные бомбы. Ракеты на парашютах бомбардировщики могут бросать для ориентировки цели. Организация сигнализации на побережьи определяется специальными приказами, указывающими время ее действия, цвета огней, силу света и проч. Об огнях, видимых с моря, ставятся в известность суда флота. Ориентировка, кроме того, производится по положению луны (в зависимости от фазы и часа) и звезд, а также по компасу. Девиация компаса должна быть уничтожена.

52. Карты для ночных полетов специально поднимаются, т.-е. на них отмечается все то, что ночью может послужить для определения места. Летчикам следует знать свой участок наизусть.

53. Особенности ночной работы бомбардировщиков таковы, что создают весьма благоприятные условия для действия даже слабых эскадрилий и отдельных самолетов без особого риска для последних. Условия эти следующие:

1) Действительность противоаэропланного огня ночью, даже при хорошем прожекторном оборудовании, сильно понижается, так же, как и деятельность истребительной авиации. Это положение позволяет для ночного бомбометания применять с успехом и без риска слабые в тактическом отношении бомбардировщики, тяжелые грузовозы, не приспособленные к бою, причем полет производить можно на небольшой высоте, что значительно повышает вероятность попадания.

2) Полная невидимость самолета с земли, даже в ясные лунные ночи, позволяет безнаказанно производить полеты в расположение противника на малой высоте, что, повышая процент попадания, благодаря почти полной безнаказанности, дает возможность в течение нескольких часов произвести ряд повторных воздушных атак по одной и той же цели.

3) Отсутствие надобности в вооружении позволяет за его счет увеличить полезную нагрузку бомбардировщика взрывчатым веществом. Ночные бомбометания, благодаря тому, что производятся с небольших высот, с успехом могут применяться против целей малых размеров.

б) Организация ночного бомбометания.

54. Командир эскадрильи, получив задание с указанием цели, разрабатывает его и, когда атмосферные условия позволяют, отдает боевой приказ. Боевой приказ, как и в дневном бомбометании, предусматривает все детали операции, а в развитие и дополнение его командир эскадрильи, собрав летный состав, дает последнему устные раз'яснения и поверяет его подготовку.

55. Кроме сведений, потребных для дневной бомбардировки, командир эскадрильи получает сведения: а) о световой сигнализации в своем и неприятельском расположении, б) о судах находящихся в море, в) о местонахождении прожекторов и об опознавательном сигнале на данное число.

56. Порядок вылета самолетов эскадрильи устанавливается боевым приказом и производится по возможности без лишнего освещения.

57. Бортовые огни самолеты выключают и направляются по предписываемому маршруту на разных высотах во избежание столкновений.

58. Маршруты должны быть прямолинейные и проходящие над целью в плоскости ветра, дабы вблизи цели не делать никаких эволюций. Если прохождение над целью не удалось, надо полого повернув, зайти вновь и сбросить бомбы.

59. В ночном бомбометании, которое обычно производится на малой высоте, надлежит открывать пулеметный огонь по прислуге прожекторов для прекращения их работы, независимо от того, береговые это или судовые установки.

60. Возвращение на свой аэродром производится по установленному маршруту и на указанной высоте. Приближаясь к аэродрому, самолеты снижаются, дают опознавательный сигнал и при посадке открывают бортовые огни.

61. По возвращении на аэродром, летчики составляют подробные донесения о выполненном задании и указывают все данные разведывательного характера, если таковые были замечены (огни, прожектора и т. п.).

62. При возвращении на аэродром на рассвете, следует иметь в виду возможность полного штиля или низового тумана. В таких условиях определить по воде свою высоту невозможно и во избежание аварии следует ориентироваться по береговым предметам или кораблям.

63. В случаях вынужденной посадки ночью — садиться на лунный блик, или если есть сильные бортовые огни, то пользоваться ими при подходе к воде, или же бросить осветительную ракету с парашютом и сесть, пользуясь ее светом.

в) Условия, обеспечивающие успех ночного бомбометания по морским крепостям, рейдам, портам и базам.

64. Успешность ночного бомбометания зависит от следующих данных:

а) благоприятные атмосферные условия (отсутствие тумана и освещение луной),

б) близкое расположение передового аэродрома от об'ектов нападения,

в) сосредоточение тяжелой авиации и максимальное использование самолетов пассажирских и грузовых,

г) тренировка в ночных полетах и ориентировка личного состава.

д) повторные атаки на малых высотах,

е) хорошая организация постов наблюдения и связь с флотом, охраняющим передовой аэродром от неожиданного налета противника,

ж) световые ориентиры на побережьи противника (пожар, бивак и т. п.).

ГЛАВА III.

Операции для бомбардирования населенных пунктов побережья.

65. Бомбометание по населенным пунктам побережья производится по особому заданию морского командования через начальника В. С. моря; оно служит, главным образом, для прекращения нормальной жизни в прибрежной полосе и для создания паники, выполняется обычно одновременно с разбрасыванием агитлитературы. Для нанесения большего ущерба населению и строениям употребляются химические, фугасные и зажигательные бомбы, весом от 2 до 5 пудов.

66. Бомбардировочные операции против населенных пунктов побережья часто бывают составною частью операции морских сил против этих же пунктов, например, в целях подготовки к высадке десанта.

В этом последнем случае общее руководство и указание целей лежит на старшем морском начальнике.

ГЛАВА IV.

Операции в тылу противника.

67. Работа В. С. в тылу противника производится по особым заданиям морского командования и начальника В. С. моря. При чем задачи могут быть следующие:

1) Уничтожение важных портовых сооружений, как, например: заводов, запасов горючего (бензина и нефти), строительных материалов, пристаней и доков. Эти задачи возлагаются на бомбардировочную авиацию и успешное выполнение их может

оказать решительное влияние на исход не только той или иной последующей операции, но и всей войны.

2) Связь с отрезанной крепостью или частью своих войск через голову противника, доставка патронов, отдельных лиц, перевозка ценностей и, наконец, связь с нейтральной страной.

Выполнение этой задачи может быть возложено на разведывательную авиацию дальнего действия, при чем успех выполнения зависит от противодействия противника и тактическо-технических данных наших машин.

3) Высадка разведывательных или подрывных партий, а также отдельных лиц (разведчики, агитаторы и т. п.) в глубоком тылу противника на побережьи. Эта операция сопряжена с большими трудностями и риском, т.-к. во всех странах существует береговой дозор, даже в мирное время, в виде морской службы связи и наблюдения с постами через известные промежутки, или же в виде пограничной охраны. В военное время охрана побережья усиливается. Успех высадки или приема на борт самолета лиц указанных категорий зависит от хорошей подготовки операции, наличия в тылу противника дружественной нам организации или агентов, на обязанности которых лежит прием высаживаемых людей, высылка шлюпки, сигнализация и т. п., а также от секретности подготовки к операции, удачного использования атмосферных условий, уединенных бухт, островов, озер или рек на территории противника. Подобные задачи должны носить эпизодический характер и места высадок должны меняться. Выполнение указанной задачи можно возлагать на разведывательные самолеты с опытными летчиками.

4) Подготовка пункта побережья к высадке дессанта. Задачу эту, как говорилось выше, можно возлагать на бомбардировочную авиацию, и заключается она, главным образом, в уничтожении и повреждении путей сообщения противника, чем затрудняется его сосредоточение в нужный момент и в нужном месте. Наибольший результат можно ожидать от бомбардировки железнодорожных сооружений, как, например: станций, подъездных путей, мостов и т. п., так как с прекращением движения, противник лишается возможности быстрых перебросок войск, подвоза артиллерии и бронепоездов и принужден двигаться обыкновенными дорогами, что дает выигрыш во времени, необходимый для закрепления на побережьи десантных войск. Выбор железнодорожных целей следует производить по возможности в глубину по линии и в нескольких местах, чтобы исключалась возможность быстрого ремонта и восстановления пути. Момент бомбардировки должен быть строго согласован с началом десантной операции, иначе может быть обнаружено раньше времени место предполагаемой высадки. Бомбардировочные операции против путей сообщения (железных дорог, каналов и

проч.) успешно могут выполняться днем и ночью, так как их расположение хорошо известно и постоянно.

Примечание: Действия, направленные к прекращению движения по железной дороге, проходящей вблизи берега, могут быть предприняты в целях затруднения или прекращения войсковых перебросок противника. При бомбардировках станций следует производить пулеметный обстрел живых целей.

Для действия по железнодорожным сооружениям бомбы надлежит применять средних калибров, действие газов которых настолько сильно, что при разрывах на полотне или вблизи его рвутся провода телефона и телеграфа, чем нарушается связь.

РАЗДЕЛ V.

Совместные операции морских и воздушных сил.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

БОЙ НА МОРЕ.

ГЛАВА I.

Общие указания.

1. Управлением боем на море, как по специфическим особенностям обстановки, так и по свойствам морских сил не может быть в полной мере выполнено при помощи распоряжений, передаваемых сигналами в бою. Центр тяжести лежит в предварительных перед боем распоряжениях, когда обстановка еще не вполне выяснена, но когда уже необходимо преподать основные указания, чтобы позже, при выяснении ее перед боем, - оставалось лишь дополнить первоначальные распоряжения краткими приказаниями, кои передать возможно.

Поэтому особенное значение приобретает с одной стороны—подготовка к бою командного состава в отношении выработки общих идей ведения боя и полного единомыслия здесь, а с другой,—составление плана боя, выражающееся в общей директиве для него.

2. План боя—заключается:

а) в оценке обстановки,

б) в общей задаче флота в бою,

в) в вытекающих отсюда частных задачах отдельным частям флота,

г) в назначении сил,

д) в руководящих указаниях о способах выполнения задач, поскольку таковые должны быть согласованы при взаимодействии отдельных отрядов.

Все частные задачи вытекают из главной, которая является единственной общей конечной целью, к достижению которой должны быть направлены усилия всех сил, участвующих в бою.

В выборе главной цели, назначении частных задач отдельным отрядам и сил для их выполнения—и заключается, собственно, идея боя.

Она выражается в выборе об'екта, направления для нанесения главного удара противнику, в соответствии с чем определяются данные для главной атаки и необходимые меры по обеспечению ее.

Эта основная идея боя должна быть усвоена всеми начальниками в бою. Они должны отчетливо представлять себе, куда должны быть направлены их усилия;—эта идея должна, как прожектор, освещать направление для их действий. Зная и восприняв ее, зная цель боя, начальники будут иметь возможность сами, по своей инициативе, распорядиться своими действиями в бою, даже в том случае, если сложится обстановка, при которой приказания командования не могут быть им переданы.

3. Задача командования—выбрать обстановку, когда главная атака может быть успешна, подготовить ее и направить с полной уверенностью и решимостью в уязвимое место противника, ища крупного здесь успеха.

Определение направления для главной атаки, назначение для этого сил и принятие мер обеспечения — составляет главную часть плана. Здесь все должно быть рассчитано, ничто не переоценено, так как неясности, тут допущенные, влекут за собой шаткость всего плана.

4. Главная атака может быть выполнена линейными судами, авиацией или минными силами, равно как и другими средствами: все зависит от обстановки и плана боя.

Не следует, поэтому, готовить морские силы, исходя из предвзятого убеждения действительности одного какого-либо средства, признавая только за ним главное значение, за другими же—второстепенное. Значение устанавливается задачей в бою. Последняя, в зависимости от обстановки, может быть поручена тем средствам, которые в данных условиях в состоянии наиболее успешным образом ее выполнить.

5. Вопрос обеспечения главной атаки является важным в равной степени. Зачастую, трудность—не в выполнении удара, а в создании условий, при которых последний может быть успешно и наверняка выполнен.

Обеспечение главной атаки достигается как специальными действиями сил, для того назначенных, так и выбором соответствующей обстановки для атаки.

6. Давая задачи частям, обеспечивающим главную атаку, должно связать их действия с действиями главных сил, таковую выполняющих. Они должны правильно оценивать обстановку на участке главной атаки, всемерно содействуя действиям атакующих частей.

В этом смысле действия последних имеют командующее значение в бою, ибо им подчинены и их должны обслуживать действия частей, обеспечивающих главную атаку.

7. По приходе в соприкосновение с противником, оценив перед боем обстановку, командование, основываясь на выработанном плане боя, должно дать основные директивы частям флота, указав задачи и направления (об'екты) для действий, и далее—не вторгаться в детальное руководство действиями прочих частей (исключение—часть, предводительствуемая командующим флотом непосредственно).

Но командование должно быть уверено, что:

а) эти действия будут согласованы между собой и

б) будут протекать в том направлении, как это указано директивой командующего.

Таковая уверенность может быть получена после подготовки флота в соответствующем направлении понимания им боевых задач в том именно смысле, как это понимает сам командующий.

Последний должен иметь в виду, что основой для управления флотом в бою является подготовка личного состава задолго до прихода на поле сражения, что ни условия обстановки, ни средства связи не позволят распорядиться на месте иначе, как передачей общего и краткого приказания в последние моменты перед боем.

Единство плана подготовки флота, правильно поставленная цель, определенные задачи каждой части, правильно воспитанная и направленная инициатива начальников—являются лучшими гарантиями согласованности действий частей в бою.

8. Приказом для боя должен быть точно установлен порядок передачи общего командования на случай выбытия командующего из строя. При передаче командования—не обязательно руководствоваться только старшинством флагманов. Командование должно быть передано тому лицу, которое возможно ближе стоит в курсе планов и предположений командующего, которое способно, в силу этого, продолжать руководство флотом в том же направлении.

Надлежит достигнуть столь высокой подготовки, чтобы факт выбытия из строя командующего не был причиной замешательства в бою, что может быть использовано противником.

В случае выбытия из строя командующего и отсутствия руководства в данный момент боя, всем частям флота следует руководствоваться действиями частей, выполняющих главную атаку, всемерно ей содействуя.

Если же по условиям обстановки это не даст руководящих указаний, то начальники руководствуются собственным почином, направляя свои действия в духе общих указаний плана боя, принимая решения самостоятельно.

9. Части В. С. в совместном бою с флотом не должны рассматриваться иначе, как части одного целого, скованные с

прочими морскими силами, участвующими в бою, единством цели и подготовки.

Здесь действия В. С., как и каждой другой части, не имеют самостоятельного характера; они должны быть в полной мере согласованы с действиями прочих сил, дабы было возможно провести единую идею боя, общий мощный удар, а не размениваться на ряд отдельных действий.

Уже из сказанного в предыдущих статьях понятен основной курс, по которому должна проходить подготовка к бою и управление им.

Учитывая несовершенные способы и средства связи между воздушными силами (в воздухе) и командованием (сухопутным, морским) внизу, можно понять всю трудность непосредственного руководства воздушными силами снизу; возможны положения, когда указания, поступающие с низу, не в состоянии будут достаточно полно и своевременно охватить и учесть всех изменений скоротечной обстановки боя, в то время как воздушные силы, находящиеся в воздухе над полем сражения, благодаря лучшим условиям наблюдения, могут скорее и правильнее оценить сложившуюся обстановку и сообразовать с ней свои действия.

Тем более, следовательно, средствам воздушного флота должна быть предоставлена самостоятельность; но для того, чтобы его действия были согласованы с действиями флота—тем более должно быть в него вкорененено ясное понимание как общей задачи боя, так и назначения отдельных частей в нем.

10. Действия В. С. могут быть направлены непосредственно для главной атаки противника; в этом случае они должны быть доминирующими и отряды морского флота должны понимать маневры В. С., чтобы им содействовать. Обратно, коль скоро морской флот выполняет главную атаку, флот воздушный должен ясно оценивать его положение, чтобы своими действиями оказать необходимую помощь и обеспечить его атаку.

Здесь общение не ограничивается «знакомством», «общим понятием» и т. п. общими выражениями. Это должна быть полная спайка частей, единый организм, единое понимание задач боя.

ГЛАВА II.

Действия авиации при развертывании флота.

Общие указания.

11. Перестроение флота из походного в боевой порядок называется развертыванием для боя.

Тот из противников, который ранее изготовится для боя, сразу и решительно приступит к выполнению своих боевых задач, тогда как другой—еще не закончил своих перестроений,

имеет важное преимущество, получая возможность нанести свой удар по неготовому его парировать противнику.

Поэтому быстрое развертывание является основным требованием.

12. Развертывание сообразуется с планом боя, включая в себе ряд перестроений и передвижений, необходимых для занятия исходных позиций для атаки.

Период развертывания является последним, когда командующий флотом может передать флоту распоряжения, полагаясь на надежность средств связи.

Придя в соприкосновение с противником, командующий должен, на основании выясненной обстановки, дать окончательные приказания частям флота для боя.

Чем полнее выяснена обстановка перед боем, тем увереннее будут решения командующего и тем вернее обеспечивается соответствие решения с обстановкой.

13. Развертыванию должна предшествовать **тактическая разведка** противника, и само развертывание должно быть обеспечено.

Задачи В. С. по разведке и обеспечению развертывания являются весьма ответственными, и от удачного их выполнения в значительной мере зависит успех начала боя.

А. Тактическая разведка.

14. Тактическая разведка перед боем имеет задачей выяснить:

а) состав сил противника и их организацию (суда [illegible] соединений),

б) направление движения противника,

в) боевой порядок противника (расположение частей строя и ордеры),

г) прочие данные обстановки.

С момента соприкосновения с противником и до начала боя, а при необходимости, и в самом бою—разведка выполняется непрерывно.

15. Разведка выполняется:

а) средствами авиации,

б) крейсерами и специально назначенными судами (миноносцами), входящими в состав дозора при флоте, и авиапарком.

16. При обнаружении противника средствами дозора в замеченном направлении должно сосредоточить средства для разведки. К дозорному кораблю (аппарату) должны быть направлены на поддержку другие дозорные суда и аппараты и, кроме того, специально назначенные для этой цели из состава авиа-

гарда. Последний, с целью поддержать, а если надо, то и углубить разведку, выходит в направлении, в котором обнаружены неприятельские суда.

Раз неприятель обнаружен, он не должен быть упущен из наблюдения; сюда должны быть брошены силы, достаточные для быстрой и полной его разведки.

17. Связь разведки с командованием должна быть совершенно надежна и исключительно быстра. В таких условиях—каждая минута запоздания донесения может повлечь осложнения для развертывания морских сил.

18. Если неприятель противодействует разведке, то авангард должен с боем проникнуть до расположения главных сил противника, чтобы выполнить эту задачу.

В равной мере, если противник силами истребительной авиации противодействует разведке разведывательных аппаратов, то последние должны быть поддержаны отрядом истребителей корабельной авиации.

Если условия для полетов благоприятны, то авиация в состоянии в полной мере выполнить тактическую разведку своими силами, так как охранить от нее свое расположение неприятелю будет затруднительно даже в том случае, если он располагает мощными истребительными силами.

Настойчивый разведчик сумеет притти на видимость неприятельской эскадры и определить ее состав.

Б. Обеспечение развертывания флота.

19. Развертывание флота требует обеспечения.

Последнее может быть достигнуто:

а) недопущением неприятельской разведки на расстояния видимости главных сил и маскированием последних;

б) решительным препятствованием отдельным судам и воздушным силам противника,—помешать развертыванию;

в) действиями для помехи развертыванию неприятеля;

г) обеспечением своему флоту выгодных условий для развертывания и начала боя.

20. Не допустить неприятельскую воздушную разведку, энергично проводимую противником, дойти до расположения главных сил флота и определить его состав—в общем случае, как сказано, затруднительно. Поскольку неприятель обладает ограниченными воздушными силами и не энергично проводит операцию разведки, это может быть достигнуто действиями собственных самолетов, которые должны быть использованы для производства собственной разведки и для противодействия разведывательной деятельности противника.

При этом надо обратить внимание на особенное значение маскировки развертывания, закрывая его дымовыми завесами от разведки противника. Если план боя предусматривает внезапную атаку противника, то маскирование тем более важно.

Пользуясь маскирующими средствами, надлежит стремиться, чтобы не только скрыть все расположения своего флота, но дать противнику ложное представление о плане и направлении развертывания, вызвать его на ложные движения, скрыть до последнего момента направление своего главного удара, обеспечив тем действия атакующих частей.

Если план развертывания предусматривает использование позиционных средств (мин заграждения) или предполагается ввести неожиданные для неприятеля средства боя, то здесь все усилия должны быть направлены к тому, чтобы помешать противнику их определить, действуя против его разведочных средств.

Во всех действиях, помянутых в сей статье, задачи авиации весьма ответственны; на нее же может лечь и маскирование флота дымовой завесой.

21. Идея боя может основываться на различных способах нанесения врагу удара и различными средствами, но каждый из этих способов требует специальной обстановки для наиболее продуктивного использования оружия атаки и затруднения противнику условий отражения ее.

Тогда как сильный флот имеет возможность полагаться на обеспеченность своего удара вследствие прямого превосходства над противником, то для флота слабого вопросы обеспечения развертывания и атаки—много сложнее; его возможности уже, и требуются специальные, весьма продуманные меры, чтобы создать благоприятные условия, при которых он может поразить более сильного противника.

Поэтому меры обеспечения как развертывания, так и атаки, для слабого флота приобретают особое значение.

В общем случае такими мерами являются:

а) тщательный выбор обстановки для боя,

б) создание выгодных условий перед боем.

Первая задача относится всецело к командованию, которое не должно слепо стремиться к бою, а искать обстановку, при которой оно может успешно его провести.

Вторая—является обязанностью авангарда.

22) Выше (ст. 16) были указаны некоторые задачи авангарда. Его действия в целом сводятся к тому, чтобы создать обстановку, выгодную для начала боя, что может быть достигнуто:

а) задерживая развертывание противника атаками отдельных его частей, завязывая бой тогда, когда это не входит в расчеты противника, нарушая его план;

б) увлекая противника на направления, выгодные для атаки своего флота, совпадающие с планом боя; и наоборот, ведя упорные бои на направлениях, угрожающих собственному флоту, чтобы принудить противника идти на другие курсы;

в) увлекая противника в расположение подводных лодок или на минные заграждения, если таковые перед боем поставлены;

г) дезорганизуя его порядок, вызывая на маневрирование для уклонения от атак, стремясь к тому, чтобы в момент окончания развертывания и начала боя он был бы в невыгодном положении;

д) атакуя для того, чтобы вызвать хотя бы частичное ослабление его сил в направлениях, избранных для главной атаки.

Указанное не исчерпывает всей деятельности авангарда; в зависимости от обстановки возможны и другие действия, имеющие в конечном расчете задачу создания выгодной обстановки для начала боя.

23. Начальник авангарда должен располагать широкой инициативой в действиях, он должен быть полностью в курсе планов и намерений командования, в курсе задач прочих частей флота, дабы своими распоряжениями направить течение боя в том именно смысле, как это предположено планом боя.

Командующий флотом должен считаться с той обстановкой, которую может создать авангард в начале боя.

24. Состав авангарда может быть различен в зависимости от состава морских сил, задач, плана боя и обстановки.

Но участие в нем авиации является необходимым, поскольку условия обстановки допускают вообще использование авиации в данный момент.

Мыслимы случаи, когда т о л ь к о на авиацию придется возложить задачу авангарда. Она должна будет подготовить обстановку для боя, и задача эта тем ответственнее, чем слабее силы нашего флота, сравнительно с встреченными неприятельскими.

Атаки авиации в эти моменты, преследующие именно эти цели, могут оказать решающее влияние на исход первых боевых столкновений.

Примечание: Эти положения содержат в себе указания на возможное использование авиации в качестве авангарда и обязывают не разрывать ни боевой подготовки ее, ни боевой организации с флотом. Иначе выполнение ею задачи авангарда — невозможно. На почве непонимания и незнания не могут быть построены согласованные действия.

ГЛАВА III.

Главная атака авиации в бою на море и обеспечение ее.

А. Общие указания.

25. Главная атака противника являет собой главный и ответственнейший момент в бою.

Она должна быть:

а) направлена на ту часть противника, поражение которой влечет за собой победу на всем поле сражения;

б) она должна вестись при крайнем напряжении всех сил, которых должно быть достаточно для достижения успеха в избранном для главной атаки направлении;

в) обстановка должна быть благоприятной для атаки (правильно избрана или надежно подготовлена);

г) атака должна быть обеспечена;

д) формы атаки должны соответствовать обстановке;

е) результаты атаки должны эксплоатироваться и развиваться тотчас, всеми силами, без замедления.

26. Давая направление главной атаке, надлежит решить:

а) в какую часть противника должен быть направлен удар;

б) какое направление атаки, относительно избранного об'екта, должно быть принято.

Общее положение: надо поразить атакой наиболее сильные части противника; обычно успех, достигнутый здесь, дает решающий результат на всем поле сражения.

Однако, не всегда явится возможным решиться на атаку наиболее сильной его части: на то может не хватить средств, и обстановка может быть неблагоприятна. В общем случае, следует стремиться главную атаку направить на те части противника, которые в данной операции имеют главное для него значение: в иных случаях это не будут самые сильные его части (напр., при десанте—транспорты).

Об'ект атаки, в конечном итоге, выясняется оценкой обстановки, задач своих и противника. При этом рекомендуется:

а) не увлекаться частными, не имеющими большого значения для исхода сражения направлениями; главной атакой должно добиться решающего результата;

б) направлять атаку в тот центр, поражение которого парализует единство управления и затрудняет организацию; надо стремиться дезорганизовать противника, лишить его в данный момент прочной организации, смешать строй, разрознить на части и пр., дабы тем создать обстановку, в которой останется лишь эксплоатировать достигнутый успех;

в) необходимо в момент атаки иметь действительное превосходство в силах над противником в атакованном направлении; если обстановка и соотношение сил не позволяют избрать прямую атаку неприятеля в решающем направлении, то могут быть избраны другие, промежуточные цели, непременно ведущие к достижению главной цели.

Такие атаки должно производить в определенной последовательности, памятуя, что успех достигнут только тогда, когда задача решена полностью. Частичный успех—не определяет исхода боя.

27. Во встречном морском бою не следует откладывать атаку на последующие моменты боя без особых на то причин. Надо стремиться, сразу же по развертывании, смело и энергично идти к достижению главной цели, для которой атака предпринимается.

Направление уже начатой атаки не следует менять без особых причин, ибо это всегда вредно отражается на ее выполнении.

28. Назначая то или иное направление для атаки, надлежит указать, чего хочет достигнуть атакой командующий.

Не всегда явится целесообразным стремиться здесь к полному уничтожению противника, в особенности, если таковой может получить поддержку от других частей, в данный момент на данном участке участия в бою не принимающих. Может быть целесообразным ограничиться здесь частичным успехом (дезорганизацией, выводом из строя судов) и продолжать атаку, не задерживаясь долее, предоставив доведение дела до конца другим частям.

29. На выбор направления для атаки должно влиять, помимо выясненной в данный обстановки момент, знание противника, его тактики и организации.

Если противник, по имеемым сведениям, недостаточно гибок в своей тактической подготовке, если система таковой основывается, главным образом, на непосредственном руковод-

стве командующих флагманов; если начальники частей и командиры судов противника не воспитаны в духе инициативы и привыкли маневрировать лишь по сигналам,—то действия против части, ведомой командующим, и непосредственно против его флагманского корабля определяют желательное направление для атаки.

Если противник, придя на поле сражения, маневрирует соединенно (в крупных и длинных соединениях), при чем есть основание думать, что раздельное маневрирование, как принцип, не принято в его тактике, то можно смело атаковать его в тех направлениях, где он не в состоянии развернуть своих сил, ведя расчет на то, что его части не получат своевременной поддержки.

При атаке противника, боевой порядок которого не гибок, организация основана на непосредственных распоряжениях командующего, надлежит избрать и подготовить обстановку, требующую обратного (т.-е. действий отдельными отрядами в нескольких направлениях). Затруднение управления боем и неподготовленность противника к действиям в такой обстановке облегчат победу над ним.

Если выяснена моральная слабость противника в том или другом отношении настолько, что это может быть учтено тактикой боя, то это должно быть также принято во внимание при выборе направления для атаки.

Коль скоро имеются данные думать, что массы команд неприятеля не склонны разделять стремления своего командования, а лишь силой дисциплины удерживаются на высоте требований боевой службы, то действия, направленные к дезорганизации командования, к непосредственному воздействию на моральную сторону, имеют тем большее значение. Вследствие этого, в иных случаях может быть целесообразным обеспечить себе успех, хотя и не крупный материально, но большого морального значения.

Однако, сказанного не следует переоценивать, ибо только тогда, когда состояние противника в этом отношении учтено совершенно точно, можно решаться на подобные маневры. Правильнее, при наличии сомнения, придерживаться выбора тех направлений, которые ведут к определенному материальному результату.

30. Выбор обстановки для атаки, как сказано (см. ст. 25), имеет самое важное значение.

Обстановка выгодна:

а) когда противник не ожидает атаки, не подготовлен к ее отражению,

б) не предвидит направления и способа выполнения ее,

в) не в состоянии использовать своих главных сил для отражения.

Надо стремиться атаковать в обстановке, когда суда противника не могут одновременно согласовать своего удара, сосредоточив его по нашей атакующей части.

Противник будет лишен возможности сосредоточения, если:

а) условия видимости будут ухудшены настолько (искусственно или естественно, на всем поле сражения или на данном участке), что невозможно сосредоточение огня большего числа судов по одной цели,

б) когда силы его разделены и отвлечены действиями второстепенных частей,

в) когда по условиям момента он не может вести систематичного и планомерного огня,

г) когда затруднено управление боем.

Помеха противнику использовать свое оружие в момент атаки является целью, к которой надо стремиться.

31. Изложенные выше соображения рисуют принципиальную сторону атаки. Формы ее могут быть разнообразны, в зависимости от того, какими средствами и в какой обстановке она выполняется. Но совершенно необходимо всем частям как морского, так и воздушного флота иметь общие по сему вопросу принципиальные суждения, смысл которых намечен изложенными выше статьями и может быть дополнен, изменен и развит командованием, готовящим флот к бою.

Только тогда, когда в этом вопросе существует полное единство взглядов, можно рассчитывать на выполнение атаки дружными, суммарными усилиями всех частей морских сил, принимающих участие в бою.

Б. Атака авиации.

32. Задача выполнения главной атаки может быть возложена на средства авиации в том случае:

а) когда условия погоды это позволяют,

б) когда средств авиации достаточно, чтобы принять на себя выполнение этой задачи,

в) когда является возможным в нужный момент сосредоточить и развернуть их для атаки.

33. Коль скоро авиация выполняет главную атаку, то действия других частей, в бою участвующих, должны быть направлены к тому, чтобы обеспечить таковую. Действия авиации в этом случае являются доминирующими; действия прочих частей—вспомогательными, подчиненными первым.

34. В виду ограниченности боевого снабжения аппаратов (малого запаса бомб на каждом, в особенности если таковые требуется брать тяжелого веса—для поражения бронированных целей) авиация не способна к длительным действиям при атаке. Заняв позицию для бомбометания, раз сбросив бомбы,

аппараты должны вновь предпринимать маневрирование для повторения бомбометания; раз истратив свой запас, аппараты должны возвращаться в базу за его возобновлением.

Эти обстоятельства обязывают к особо тщательному выбору момента атаки, назначая его тогда, когда обстановка определенно благоприятна, учитывая, что скоро атака не может быть повторена.

Соображения, указанные в ст. 32, заставляют предпочесть соединенную атаку крупных воздушных сил для сосредоточенного удара по той же цели и по возможности или одновременно, или с краткими промежутками—последовательно, дабы не давать противнику оправиться.

35. Авиация затруднена эксплоатировать своими силами результат атаки. Для немедленного развития достигнутого авиацией успеха требуется развертывание морского флота, обеспечивающего атаку.

Миноносцы должны быть готовы атаковать суда противника, поврежденные и дезорганизованные воздушной атакой.

Линейные суда могут, в случае успешной атаки авиации—смело итти на дистанции, допускающие наиболее действительный огонь, что при иных условиях им может быть недоступно.

36. Для обеспечения атаки требуется создание условий, с одной стороны затрудняющих противнику отражение, с другой—облегчающих задачу авиации.

Планом боя, в зависимости от обстановки, может быть признано полезным сначала атаковать противника судами (или подводными лодками), чтобы затруднить ему ведение одновременного огня для отражения воздушной атаки и принудить его выйти на курсы, на которых уклонение от атак затруднено.

Вероятность успешности атаки возрастает, если противник скучен, уменьшил свой ход, дезорганизован.

Это может быть также поставлено задачей судам, обеспечивающим атаку авиации.

ГЛАВА IV.

Задачи авиации по обеспечению атак линейных судов, миноносцев и подводных лодок.

А. Действия авиации при атаке линейных судов.

37. Атака линейных судов, проводимая по общим принципиальным основаниям, сущность которых указана в главе III, по существу сводится:

а) к борьбе с противником за выгодные условия боя,

б) к поражению противника артиллерийским огнем.

Соответственное значение имеют действия авиации и других частей, обеспечивающих атаку линейных судов, поскольку они содействуют последним в создании выгодных условий для ведения артиллерийского боя, поддерживают и обеспечивают их.

38. Стремление сосредоточить огонь по определенной части противника, не давая остальным, не атакованным его частям оказать поддержку первой—является одним из основных в бою. Изолировать участок главной атаки—вот какой смысл должны иметь действия обеспечивающих атаку частей.

Минные и воздушные атаки со стороны обеспечивающих частей, направленные на отряды противника, спешащие на помощь атакованному, закрытие их дымовой завесой, лишение их возможности ведения артиллерийского боя — здесь особенно уместны.

39. В тех же целях сосредоточения, атакующие линейные группы ищут возможности атаковать противника в направлениях, где последний не может использовать всех своих сил. Этим обосновываются выгоды и невыгоды того или другого положения относительно атакуемого об'екта. В частности, стремление атаковать во фланг, сосредоточив свои силы на направлении, где противник особенно слаб, является одним из приемов, наиболее рекомендуемых тактикой линейных судов. Противник легко может избежать этого простым поворотом, располагая свободой маневрирования. Обеспечение возможности нанесения флангового удара приводит к охватывающей форме артиллерийской атаки, или к окружению (для закрытия противнику некоторых направлений для уклонения от удара во фланг).

Содействие отрядов, обеспечивающих главную атаку линейных судов, в данном случае сводится к тому, чтобы не дать охваченному или атакованному во фланг противнику выйти из этого невыгодного для него положения. Здесь уместны немедленные атаки миноносцев, легких сил, атаки авиации для того, чтобы вынудить его вновь вернуться на то направление, где он поражается во фланг артиллерийским огнем. Воздушные начальники, находясь в воздухе, должны сами оценить положение и принять решение, когда и в каком направлении надлежит им атаковать неприятеля, чтобы решить указанную задачу.

40. Соответственно противник будет стремиться занять выгодное положение относительно наших сил: помехи ему в этом—энергичные атаки обеспечивающих сил и авиации—здесь вполне уместны.

41. Артиллерийский огонь линейных судов зависит от условий освещения. Они (суда) должны стремиться занять по возможности выгодное в этом смысле положение, как при развертывании для боя.

Поскольку второстепенные силы могут влиять на маневрирование противника, они должны стараться, атакуя и мешая его стрельбе, связать свободу действий противника, особенно когда он находится в явно выгодном положении.

42. Соревнование в стрельбе сражающихся противников в значительной мере зависит от условий ведения огня, от того, поскольку удается пристреляться и держать в накрытиях противника.

Артиллерийская стрельба в бою чутко реагирует на всякие затрудняющие систематическое ее ведение обстоятельства и помехи. Повороты как своих судов, так и противника — неизменно сбивают огонь. Резкое изменение дистанции — тоже. Помеха со стороны других сил, которые могут в эти моменты атаковать ведущих бой — также.

Из изучения этих условий намечаются задачи для частей, обеспечивающих атаку.

Они сводятся к стремлению удержать выгодную обстановку для боя своих судов, и тотчас помочь им, когда неприятель хорошо пристрелялся и явно успешно поражает наши корабли.

Атакуя противника в эти моменты, разбивая его внимание, вызывая необходимость отражения, вынуждая его на повороты для уклонения, воздушные силы могут весьма облегчить задачу линейных кораблей, не давая противнику возможности вести артиллерийский огонь, мешая сосредоточить на нем внимание и подчинить интересам только артиллерийского боя — маневрирование.

С другой стороны, надо иметь в виду, что возможная атака, выполняемая в то время, когда корабли хорошо поражают неприятеля, вынуждая его изменить курс (доселе бывший удобным атакующему), соответственно затрудняет и собственный огонь. Неуместная атака может лишь повредить делу, и кроме того, не будучи в состоянии скоро повторить ее вновь, воздушный начальник будет лишен возможности выполнить атаку тогда, когда она необходима.

43. Если противник нанес повреждения линейным кораблям, сбил их строй, то вспомогательные части должны прикрыть линейные суда, атаковав его, закрыв дымовой завесой и другими действиями, чтобы дать оправиться своим линейным судам.

44. Обязанностью вспомогательных сил является охранение линейных судов от минных и воздушных атак, равно как и атак подводных лодок противника. Они должны парировать эти нападения, стараясь всеми мерами обеспечить линейным судам возможность вести бой, не отвлекаясь на отражение указанных непрительских сил.

Как это обстоятельство, так и другие требуют от воздушных начальников полного понимания задач и действий линей-

ных судов в данной операции, дабы самим, не дожидаясь сигнала командующего, принимать соответствующие решения. Указанием для них должно служить общее стремление обеспечить главную атаку линейных судов.

Сказанным не исчерпываются задачи авиации; они могут быть выявлены лишь в процессе составления плана боя и поставлены самой обстановкой его. Отмеченные моменты являются наиболее вероятными и к этим действиям авиация должна готовиться.

45. Учитывая разнообразие задач, кои могут быть возложены в бою на авиацию, не следует, однако, воздушные силы дробить на мелкие отряды, давая каждому свое назначение. Надо все время иметь в виду необходимость сосредоточения их для массовой атаки противника в нужные моменты боя.

46. Если бой происходит в районе прибрежной авиации, то последняя принимает в нем участие на-ряду с корабельной.

Б. Действия авиации при атаке миноносцев.

47. Атака миноносцев, равно как и атака линейных кораблей и авиации, может иметь два значения: либо как главный момент боя, либо как частный маневр в нем. В первом случае—атакующие миноносцы являются центром внимания для всех частей, ведущих бой, каковые обязаны им содействовать, и это в данный момент является главной задачей всех сил, принимающих участие в бою.

Во втором случае—содействие миноносцам может быть оказано постольку, поскольку оно не отвлекает остальные силы от их прямых задач в бою.

48. Для производства атаки, миноносцы должны занять выгодную позицию, с которой они могут выпустить залп с уверенностью в том, что таковой достигнет своей цели.

Наиболее выгодное их расположение при этом—на носовых курсовых углах цели. Для занятия его, они должны пройти сферу противоминного огня противника, который естественно будет направлен на отражение минной атаки. Для последней цели противник может выслать в контратаку легкие силы, свои миноносцы и авиацию, чтобы не допустить атакующих на ту дистанцию и направление, к которому они стремятся.

Наконец, атакованные суда противника располагают возможностью уклониться от атаки.

В кругу этой обстановки намечаются конкретные задачи для авиации, поддерживающей и обеспечивающей атаку миноносцев, а именно:

а) сбить отражающий огонь противника, направленный против атакующих миноносцев; если необходимо,—закрыть их, в период маневрирования для занятия позиции, — дымовой завесой.

б) атаковать легкие и воздушные силы противника, препятствующие минной атаке,

в) обеспечить отход миноносцев после атаки,

г) в свою очередь атаковать противника тотчас после минной атаки, развивая тем успех последней.

49. Сочетание воздушной и минной атаки являет собой большие преимущества, ибо одна атака обеспечивает другую.

В. Задачи авиации по обеспечению атак подводных лодок.

50. Подводные лодки при атаке затруднены следующими условиями:

а) имея малый горизонт, они нуждаются в расширении последнего путем специальной для них разведки,

б) если противник маскирует свое движение, употребляя для этой цели дымовые завесы, идя переменными курсами, то задача еще более осложняется,

в) совместное использование нескольких лодок по одной цели, связанное с маневрированием их в том же районе,—по современному состоянию техники подводной связи—трудно.

г) противник внимательным наблюдением, как с больших судов, так с охранных и сторожевых, и средствами дозорной авиации способен обнаружить их присутствие, уклониться от атаки и, отражая, уничтожить их.

д) лодкам для атаки надо подойти на самую малую дистанцию к противнику.

51. Из ст. 50 вытекают задания к авиации, направленные к обеспечению атак подводных лодок.

Авиация здесь имеет задачей:

а) Выполняя разведку, расширить горизонт подводных лодок, давая сведения о движении противника. Воздушная разведка дает широкие перспективы в отношении возможности корректировать развертывание лодок, выполненное заблаговременно при ожидании движения неприятеля. На основании ее донесений, лодки могут заранее стянуться на направления и в районы, близкие курсу противника, что им самим, при ограниченном видимом горизонте, было бы затруднено.

П р и м е ч а н и е. Для этой цели лодкам могут быть приданы особые самолеты (однако, это доступно только для новейших систем лодок, при постройке которых в проекте конструкции учтено такое задание).

б) При возможности связи с лодкой, разведочные аппараты способны ориентировать не только ее, но и соседние лодки, вследствие чего возможны одновременные согласованные действия нескольких лодок по тому же противнику.

в) Для затруднения противнику наблюдения за подводными лодками, целесообразна воздушная атака, или демонстрация таковой, которая привлечет на себя внимание и несомненно будет содействовать успешности атаки лодки.

г) Равным образом, воздушная атака противника, одновременно с атакой лодок является существенной мерой обеспечения последней.

ГЛАВА V.

Действия авиации при преследовании противника после боя.

52. Главная атака противника должна дать успех в решительном направлении, принудить противника отказаться от собственной атаки.

Коль скоро эта задача достигнута, дальнейшие действия флота имеют своей целью:

а) распространение успеха на всем поле сражения, эксплоатацию достигнутой частной победы,

б) преследование противника до полного его уничтожения.

53. Успех атаки должен быть развит незамедлительно и энергично всеми силами флота атакующего.

Заметив при ведении атаки видимый успех, выразившийся в замешательстве противника, потере или выходе из строя некоторых судов, происшедшего беспорядка в их строе, или усмотрев другие признаки достигнутого успеха, надлежит тотчас усиливать интенсивность боя, допуская более рискованные маневры и действия, бросая в атаку вспомогательные силы, и развивая при этом всю наступательную силу, на которую атакующий флот способен.

Необходимо всемерно стремиться не упустить этот момент. От правильного понимания командующим момента потери противником инициативы зависит — когда начать эксплоатацию частной победы, дабы обратить ее в победу общую.

54. Эксплоатация победы должна быть предусмотрена планом боя; последний непременно должен учитывать этот ответственнейший момент. Не следует боевые предположения командующего ограничивать только атакой, ибо в противном случае, успех, при неготовности его эксплоатировать, может остаться безрезультатным.

Все начальники отдельных частей должны знать, какие задачи на них возлагаются, коль скоро противник будет поражен на главном участке атаки.

В случае, если таковые указания не могли быть даны или обстановка в конце боя не соответствует полученным задачам, начальники частей, действующие самостоятельно, сами выбирают цели, опасаясь только одного—неиспользования своих сил в этот момент.

55. Сражение, начавшееся днем, может затянуться на ночь. Ясная видимость может смениться туманом, мглой. Но ничто не должно остановить действий флота, достигнувшего частного успеха и развивающего его далее.

56. Особенно энергичны должны быть действия по эксплоатации победы у флота слабого, уступающего в силах противнику, но которому удалось, избрав благоприятную для себя обстановку или подготовив ее, нанести противнику хотя бы частное поражение. В этом случае не надо жалеть никаких средств для того, чтобы этот редкий случай был использован полностью.

Не энергичная эксплоатация победы может достигнутый большими трудами успех свести к ничтожному результату.

Преследование противника, отказавшегося от атаки, стремящегося выйти из боя, является первым этапом эксплоатации победы.

57. При преследовании должно стремиться обогнать противника своими воздушными и минными частями, занять положение впереди его курса и, атакуя или вынуждая на маневрирование для уклонения от атаки, задержать его, рассчитывая, что вынужденное возобновление боя явится для него особенно тяжелым в этих условиях.

58. Преследуемый противник может, воспользовавшись растянутыми и разбросанными силами атакующего, повернуть на них внезапно, и атаковать. Это должно быть предупреждено собственными воздушными и минными атаками.

59. Соответственно действиям флота при преследовании противника для авиации устанавливаются следующие задачи:

а) продолжать разведку противника, не дать ему скрыться от преследующего; если бой затянулся на ночь, вести непрерывную разведку до тех пор, пока условия позволяют (последнее чрезвычайно важно, т. к. на основании поступивших донесений командование будет иметь возможность принять решения и дать распоряжения на ночь);

б) самыми энергичными атаками отходящего противника она должна задержать его, дабы дать флоту возможность его настигнуть и продолжить бой;

в) самостоятельными атаками нанести поражение противнику.

ГЛАВА VI.

Действия авиации при выходе флота из боя.

60. Если действия флота явно не успешны, и командование не может найти в обстановке, которая сложилась к данному моменту, других возможностей для удачной борьбы, то на его ответственности лежит безопасный вывод флота из под ударов противника.

Ни потери отдельных судов, ни трудность достижения цели, поставленной для боя, не должны служить причиной отказа от него, а лишь полная невозможность выиграть сражение.

Никто другой, кроме командующего, или лица, его заменяющего, не смеет принять решение об общем отходе флота.

Качества личного состава морских сил познаются именно в тяжелой обстановке. Здесь найдут себе выражение все принципы, в духе которых он воспитан.

61. Действия всех начальников должны быть направлены к тому, чтобы прежде всего облегчить положение главных сил. Второстепенные силы не могут покинуть поля сражения, оставив главные силы на поле сражения под ударами противника.

62. Действия авиации при обеспечении отхода флота сводятся:

а) к стремлению задержать противника, преследующего флот, атакуя головные его части, закрывая свои отходящие суда дымовыми завесами, всячески затрудняя преследование,

б) к поддержке атак миноносцев, прикрывающих отступление флота,

в) к специальной поддержке поврежденных и отстающих судов,

г) к разведке как неприятельских, так и своих сил и отдельных судов, могущих оказаться в стороне без связи с командованием,

д) к поддержанию связи между командованием и частями флота.

63. Для прикрытия отходящего флота, должны быть вызваны все воздушные силы, которые способны долететь до места боя.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

БОЙ НА ПОЗИЦИИ.

ГЛАВА I.

Общие указания.

64. Если является возможным предвидеть действия противника в определенном направлении, имеющем особое стратегическое значение, и условия местности тому благоприятствуют, путем оборудования позиции, возможно создать здесь обстановку, выгодную для боя обороняющего флота.

65. Будучи операцией оборонительной, позиционная операция влечет за собой, в конечном счете, предоставление инициативы противнику. Основное требование к ней—предусмотреть все мыслимые действия последнего в районе позиции, отвечая на каждое из них определенным противодействием.

Однако, позиционная операция не должна ограничиваться узкими задачами обороны. Не только недопущение прорыва противника, а использование оборудования позиции для нанесения ему здесь решительного удара—ставится задачей обороняющему позицию флоту.

Поэтому все боевые действия должны быть направлены к тому, чтобы втянуть противника в невыгодную для него обстановку позиционного боя, и использовать его затрудненное положение на позиции.

66. Возможными действиями неприятеля против флота, обороняющего позицию, является:

а) прорыв позиции,

б) заблокирование флота обороняющего за позицией,

в) действия против побережья в районе позиции,

г) взятие флангов позиции,

д) частные операции, направленные к ослаблению позиции, и атаки отдельных судов обороняющего флота, находящихся в ее расположении.

Всем этим вариантам, и другим, кои определяются как вероятные, должно противостоять планомерное использование боевых и позиционных средств флота.

67. Полная согласованность действий всех частей обороняющего позицию флота — является при этом главнейшим условием.

Для достижения согласованности действий необходимо:

а) единство командования всеми силами, участвующими в операции,

б) единство плана,

в) соответствие оборудования и подготовки плану,

г) совместная подготовка частей.

68. Центральным моментом позиционной операции является бой на позиции.

Основная особенность этого боя заключается в том, что противник располагает инициативой, а следовательно, выбором времени и направления операции.

Все расчеты при подготовке позиционной операции надо вести на обстановку, неблагоприятную для защиты позиции, ибо таковая особенно вероятна.

Противник, предпринимающий операцию против позиции, будет в трудном положении, когда он находится на минном поле в сфере действия всех средств обороны и флота.

Коль скоро он прорвал ее, обороняющий теряет свои преимущества.

Следовательно, все усилия последнего должны быть направлены к тому, чтобы атаковать противника именно тогда, когда он находится в условиях боя на позиции.

69. План позиционной операции должен быть сообразован с наличием средств, в данный момент могущих быть сосредоточенными для боя.

План оборудования позиции заключается:

а) в установке основного минного заграждения, определяющего собой тот рубеж, на котором должны быть приложены все усилия обороняющего флота и всех средств обороны—для недопущения прорыва,

б) в установке передовых заграждений как для защиты основного заграждения от частных попыток противника вести операции по подготовке прорыва, так и для того, чтобы дать опору для действий дозора в районе перед позицией,

в) в оборудовании береговой обороны,

г) в обеспечении флоту возможности выйти за позицию, когда это по ходу операций ему будет необходимо,

д) в оборудовании позиции средствами связи и наблюдения,

е) в обеспечении возможности безопасного мореплавания и базирования флота по сю сторону позиции.

Общая схема оборудования позиции должна обеспечивать морским силам удобные условия для противодействия в ее районе противнику, ведущему операцию.

71. При позиции должны быть надлежаще оборудованы базы (аэродромы) прибрежной авиации, которая на-ряду с прочими средствами морских сил принимает полностью участие в позиционной операции.

ГЛАВА II.

Действия авиации при обслуживании позиции.

72. Позиция требует постоянного обслуживания. Таковое заключается:

а) в несении дозорной службы для своевременного предупреждения о подходе противника и для противодействия его попыткам проникнуть с целью подготовки прорыва за охраняемый район; для разведки заграждений или атак отдельных судов;

б) в непосредственном охранении позиции в обстановке, когда дозор не надежен;

в) в наблюдении за исправностью минных заграждений;

г) в наблюдении за безопасностью маневренных районов флота, равно и выходов через позицию;

д) в обеспечении условий мореплавания в районе позиции.

Для выполнения этих задач организуются необходимые средства, командование коими сосредоточивается в руках старшего морского начальника в районе позиции (в частном случае—у командующего флотом—непосредственно).

73. Соответственно сказанному привлекаются средства возд. сил, задачами коих являются:

а) несение дозорной службы; таковая выполняется на общих основаниях, указанных в части I, Разд. III;

б) несение охранной службы в районе позиции совместно с судами флота, каковое сводится к периодическому обследованию района позиции и быстрой поддержке средств охраны; в частности—ведется усиленная борьба с подводными лодками, каковые дозором могут быть пропущены (по причине невозможности в иных условиях держать надежное охранение в районе дозора), но в районе позиции должны быть уничтожены безусловно;

в) наблюдательная служба в районе позиции: употребляются воздухоплавательные средства, как привязные аэростаты с берега и сторожевых судов, так и дирижабли—для обследовательных рейсов.

ГЛАВА III.

Действия авиации при подходе противника.

74. Действия авиации, равно как и прочих морских сил, после обнаружения противника, имеющего намерением выполнение операции в районе позиции, сводятся:

а) к обеспечению развертывания главных сил флота для обороны позиции,

б) к затруднению противнику его развертывания, атаке и ослаблению его перед боем [1]).

75. Флот обороняющего будет поставлен в трудное положение, коль скоро операция противника носит внезапный характер и проходит в условиях, обороне неблагоприятствующих. Такая обстановка весьма вероятна, ибо инициатива—на стороне неприятеля, в операции проводится его план. Всякому варианту этого плана должно отвечать развертывание обороняющегося.

Стремление не опоздать с развертыванием, не дать противнику пройти хотя бы часть позиции, не будучи пораженным всеми силами флота и обороны—является основным в рассматриваемый момент операции.

Поэтому, особенно важно предупредить флот—во-первых, а во-вторых—дать, и все время давать, самые точные сведения о его движении.

Противник вряд ли сразу определит то направление, в котором он будет прорывать позицию; его боевой порядок будет установлен в последние моменты перед прорывом; естественно ожидать с его стороны демонстративных действий, направленных к тому, чтобы затруднить ориентировку обороняющемуся, вызвать на ложное развертывание, тем осложняя его задачу.

76. Противник, учитывая трудные условия прорыва позиции, должен быть всемерно озабочен тем, чтобы затруднить и задержать развертывание обороняющегося. Средствами для этого—являются: воздушная атака, заграждение маневренных районов, прорыв (предварительный) лодок и т. п. Тут он должен встретить определенное противодействие передовых сил обороняющегося, которые, при подходе противника к району позиции, учитывая вероятность попыток со стороны неприятеля, должны препятствовать ему.

Задача авиации, входящей в состав передовых отрядов,—ясна из изложенного.

77. Мерами для ослабления противника, затруднения ему развертывания перед боем—являются:

---

[1]) Задачи авангарда.

а) атаки средствами дозора, который, с момента определившего наступления противника, выполняет роль и задачи авангарда,

б) воздушные атаки,

в) атаки подводных лодок.

Действия всех передовых частей должны быть согласованы определенным планом.

78. Помимо атак воздушных средств, входящих в состав дозора, которые получают при этом задачу непрерывного наблюдения за противником, должны быть организованы последовательные атаки противника прибрежной и корабельной авиацией. Воздушные атаки, выполняемые отдельными частями, или крупными воздушными соединениями (последние предпочтительнее), должны лишить противника возможности произвести быстро свое развертывание. При наличии значительного количества атакующих аппаратов, при энергичном и искусном выполнении воздушных нападений, противник может быть значительно деморализован еще при подходе к позиции; следует также учитывать, что в этот период—он, кроме того, подвержен атакам подводных лодок, развернутых перед позицией.

79. Командование должно дать в плане операции точные указания авиации, учитывая ее действительные средства и возможный результат ее действий.

Надо стремиться начать поражение противника, как только это будет возможно, периодически повторяя, по мере надобности, возобновление боевого снабжения, запасов горючего и производя смены летного состава.

80. Противник, имеющий задачу форсировать заграждение, должен будет вести с собою тральщики. Если ему не удалось подготовить прорыва путем частичного протраления подходов к позиции и точного разведывания последних, то он должен будет идти с тральщиками также и в передовых районах. Атака последних является также задачей авиации.

ГЛАВА IV.

Действия авиации в позиционном бою.

Общие указания.

81. План атаки противника, прорывающего позицию, должен быть составлен заранее в основных вариантах, предусматривающих прорыв атакуемой позиции в разных направлениях, в разных боевых порядках и при различной обстановке.

Не должно ограничиваться только предположениями на случай хорошей видимости и условий, позволяющих продуктивное использование всех средств обороны.

Вероятно ждать нападения противника в обстановке, обороне не благоприятствующей.

82. Неприятель, потерпевший при прорыве позиции неудачу, не должен иметь возможности благополучно уйти, ликвидировав свою неудачу.

Использование всех средств морских сил, авиации и береговой обороны до конца—должно стать определенной целью позиционного боя и быть в плане такового предусмотрено.

83. Момент решительной атаки противника, прорывающего позицию, должен быть определен сообразно с оборудованием позиции и обстановкой.

При ведении позиционного боя следует проявить особую выдержку, развивая свой удар до максимального напряжения тогда, когда успех будет в наибольшей мере обеспечен. Не всегда это может совпасть с моментом начала боя: в иных случаях целесообразно дать противнику втянуться на заграждение, чтобы здесь его решительно атаковать.

84. Составляя план атаки и выполняя ее, надлежит учитывать, что противник стеснен в своем маневрировании на заграждении, что, именно здесь необходимо осуществить сосредоточенный удар всеми средствами (флот, авиация, береговая оборона) и что преимущества обороняющегося ограничиваются временем нахождения противника на минном поле.

До и после этого—неприятель обладает преимуществами боя на свободной воде и лишь в тисках позиции эти преимущества им утрачены.

Поэтому бой на позиции *должен носить решительный характер, противник должен быть атакован в наиболее невыгодных для него условиях, тогда, когда он не вышел из минного поля.*

Удар обороняющего флота должен быть достаточной мощности, чтобы в этот промежуток времени поразить противника, не дав ему прорвать позицию, или, наоборот, допустив прорыв разрозненных, дезорганизованных его судов, но только для того, чтобы здесь их уничтожить или сделать призами.

85. Все части противника, прорывающего позицию, должны быть атакованы. Ни одной из них не должна быть предоставлена возможность пройти позицию, ибо, прорвавшись, эта часть в состоянии обеспечить прорыв следующим частям противника.

Если средств обороняющегося не хватает для того, чтобы одновременно развить атаку против нескольких колонн неприятеля, то он должен иметь возможность разбить их последовательно, что должно быть предусмотрено планом боя.

86. Атака выполняется всеми средствами обороняющегося: флотом, авиацией, береговой обороной—одновременно. Распределение задач между ними должно прежде всего обеспечить полное использование всех атакующих сил.

87. Главная атака должна быть направлена на те части противника, прорыв которых определяет поражение обороняющего позицию флота. В общем случае—это будут главные силы противника.

88. Обеспечение атаки выполняется специально назначенными для этого частями. Главное же обеспечение—оборудование позиции, которое должно создать для противника тяжелые условия боя.

89. План боя на позиции должен предусматривать два основных варианта: бой в ясную погоду и бой—при дурной видимости (ночь и туман).

Для каждого из этих вариантов должны быть сосредоточены достаточные силы; план атаки должен быть заблаговременно обдуман и надлежащим образом подготовлен.

90. Командование всеми средствами должно быть об'единено не только при руководстве боем и составлении плана, но и при подготовке операции.

Необходимо, чтобы все части обороняющегося составляли органически цельное соединение, чтобы у всех начальников было достигнуто единство в оценке и понимании требований обстановки. Только при этих условиях и возможно атаку провести согласовано.

Надлежит иметь в виду, что от обороняющих сил требуется особая гибкость, которая может быть достигнута лишь при высокой, непременно совместной, подготовке.

В еще большей степени, нежели при бое в открытом море, в виду ограниченности времени, в течение которого обороняющий должен развить свою отражающую атаку, от всех частей требуется самодеятельность, что при ненадежности средств связи обязывает начальника к инициативе, которая должна быть поддержана другими частями.

А. Атака авиации.

91. Планом боя на позиции должны быть предусмотрены:

а) сосредоточенная (массовая) воздушная атака,

б) частные атаки—выполняемые отдельными частями В. С.

92. Главная атака должна быть выполнена всеми имеющимися средствами авиации, дабы развить удар максимальной мощности.

Для этого должно предусматриваться своевременное сосредоточение воздушных сил и должны быть даны директивы относительно момента и направления главной атаки.

93. Противник, находящийся на минном поле, лишенный вследствие этого возможности уклониться от атаки маневрированием, стесненый необходимостью следовать за тральщиками— являет собой об‘ект, весьма уязвимый с воздуха. Выход отдельных судов из строя подвергает их опасности взрыва на заграждении; нарушенный строй, дезорганизация боевого порядка противника могут повлечь за собой тяжелые для него последствия.

Частный успех, достигнутый здесь, может быть тотчас использован и развит всеми силами обороняющегося.

Эти обстоятельства должны быть в полной мере учтены при воздушной атаке, ибо создают обстановку—исключительно благоприятную для обороняющегося.

Главную атаку надо приурочить к моменту, когда противник втянется на минное поле и когда, следовательно, результаты ее могут быть особенно велики.

Не следует, однако, выжидая момента главной атаки, задерживать использование частных воздушных атак для поражения противника. Планом боя должны быть согласованы возможности той и других и даны соответствующие указания.

94. Будучи выполняема, согласно с общими указаниями (см. ст. 93), главная воздушная атака должна быть сообразована с требованиями принципиального характера, изложенными в предыдущей главе.

При этом момент атаки должно выбрать с особой тщательностью, учитывая, что аппараты, раз атаковавшие, затем не будут в состоянии скоро атаковать вновь.

95. Учитывая необходимость повторных атак, следует иметь непосредственно вблизи района базы аэродромы для авиации, организовать быструю подачу мин и бомб вернувшимся аппаратам и иметь наготове запасный летный состав, для смены вернувшегося переутомленного.

96. Частные воздушные атаки имеют задачей:

а) непосредственное поражение судов противника,

б) поражение его тральщиков и затруднение им работы,

в) отвлечение внимания противника от артиллерийского боя и затруднение ему ведения огня,

г) вынуждение противника к уклонению от атак, влекущему за собой нарушение его строя,

д) понуждение противника идти курсами, обеспечивающими выгодные позиции своим линейным судам и батареям, ведущим бой, и другие задачи, кои командование, в порядке составления плана боя и руководства его выполнением, поставит воздушным силам.

97. При выполнении воздушных атак надлежит сообразоваться с действиями прочих сил обороняющего флота. Атаки должны быть предприняты в тот момент и в тех условиях, когда это требуется обстановкой. Летный состав должен понимать события, происходящие на поле сражения внизу, чтобы атаковать тогда, когда это представляется особенно выгодным, сообразив и рассчитав тот ущерб, который может принести воздушная атака противнику, в связи с условиями, создавшимися на данном участке боя.

Не следует для частной атаки каждый раз ждать распоряжения старшего начальника: она может и должна быть предпринята по инициативе начальника воздушной части непосредственно; но последний должен отчетливо понимать план позиционного боя и задачи всех частей, дабы его самостоятельные действия суммировались с последними, а не дробили их.

98. Общие указания для встречного боя, данные в части, применимы и здесь—в отношении помощи и содействия, которые средства авиации в состоянии оказать при атаках, выполняемых линейными кораблями, миноносцами и пр.

99. Охранение флота и береговых батарей от воздушных атак противника во время боя—является существенной обязанностью авиации.

Б. Отход от позиции.

100. При состоявшемся прорыве и отходе обороняющегося создается обстановка, которой последний, коль скоро он еще не утратил своей боеспособности, может воспользоваться, для новой атаки противника. Ставя новые заграждения при отходе, рассчитывая, что в тылу у противника—минное поле, форсированное им, но не обезвреженное, что еще не уничтожены батареи обороны,—он может пытаться новыми атаками поразить противника, прижав его к минному полю позиции.

Задача воздушных сил—принять соответствующее участие в этих новых атаках противника.

В. Преследование противника.

101. В случае удачного боя, противнику не должна быть дана возможность уйти с позиции. Действия всех частей, в том числе и авиации, должны быть направлены к тому, чтобы создать выгодные условия для преследования противника, отрезать ему отход, добить отдельные неприятельские суда, поврежденные во время боя, не дать противнику восстановит порядок и т. д.

Эти действия должны быть также предусмотрены планом.

Г. Частные задачи авиации.

102. Кроме того, авиация имеет задачей:

а) корректирование огня батарей и судов на дальних дистанциях,

б) поддержание связи командования с отдаленными частями,

в) обслуживание командования передачей приказаний и оповещение его о ходе боя.

ГЛАВА V.

Действия авиации при прорыве флотом неприятельской позиции.

103. Прорыв через оборудованную и обороняемую флотом и береговыми батареями позицию противника представляет собой сложную операцию, требующую особенно тщательной подготовки и безусловного преимущества в силах.

Прорыв позиции может быть решен:

а) либо внезапной атакой флота противника и позиции,

б) либо постепенно, после предварительного уничтожения береговой обороны, взятия флангов с суши и ослабления обороняющегося флота.

Тот и другой варианты пред'являют особые требования для построения операции.

104. Задачей авиации при операции прорыва являются:

а) выполнение воздушной разведки позиции,

б) обеспечение развертывания флота при прорыве,

в) участие в бою при прорыве, непосредственно.

105. Воздушная разведка, выполняемая как заблаговременно, так и непосредственно перед операцией, имеет целью выяснение:

а) дозорной службы перед позицией—кем она выполняется, как, когда происходят смены, порядок дозора, расположение поддержки, ее состав, средства связи и пр.;

б) границ минных заграждений, порядок охраны их, пути и фарватеры, которыми пользуется противник для плавания в районе заграждения, места проходов через последние;

в) состояния береговой обороны, (аэрофотоснимки береговых укреплений и прочие данные о них);

г) дислокации и боевой готовности средств флота и авиации обороняющегося, изменений в ней, передвижений судов непосредственно перед операцией;

д) мест расположения береговых наблюдательных пунктов, и прочих данных — по специальным заданиям.

Воздушная разведка выполняется периодически в течение нескольких операций, ибо некоторые из требуемых данных только и возможно установить повторными наблюдениями.

106. Обеспечение развертывания прорывающегося флота может быть возложено на авиацию, поскольку последняя в состоянии:

а) задержать развертывание противника для боя — атакуя его в базах, забрасывая минами фарватеры, покрывая дымовой завесой районы его расположения, затрудняя тем выполнение наблюдения и ориентировку обороняющемуся,

б) маскировать суда атакующего,

в) действиями против батарей затруднить им ведение огня,

г) действиями против дозора противника перед позицией (совместно с другими средствами и отрядами наступающего) лишить его поддержки дозора.

107. Главная задача всех частей, обеспечивающих прорыв флота,—создать условия, при которых последний мог бы с возможно меньшими потерями форсировать заграждения, хотя бы это даже шло в ущерб условиям собственно боя. Идея прорывающегося—прорвать позицию, а затем уже справиться с противником.

Соответственно этому для действий авиации намечаются следующие задачи:

а) закрытие флота прорывающегося—дымовыми завесами;

б) действия против судов и батарей, направленные к тому, чтобы сбить их огонь и, забросав бомбами, создать кругом них обстановку, при которой они не будут в состоянии вести действительного огня, хотя бы в ущерб огню собственных судов;

в) охранение флота и тральщиков от атак неприятельских воздушных сил, миноносцев и других средств (особенной охраны требуют тральщики, сопровождающие линейные суда в бою);

г) немедленное содействие судам, оказавшимся на минном поле в затрудненном положении.

Кроме того, на авиацию ложатся здесь те же задачи, как и при бое в море — по обеспечению своих сил.

108. Массовая воздушная атака неприятеля перед боем, накануне прорыва флота—тем более уместна, что она обеспечивает обстановку начала боя и прорыв передовых линий заграждения противника.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.

ДЕСАНТНАЯ ОПЕРАЦИЯ.

ГЛАВА I.

Общие указания.

109. Десантная операция состоит в том, чтобы, воспользовавшись благоприятной обстановкой, высадить на неприятельском берегу войска, имеющие задачей или самостоятельную операцию или действия, об'единенные с действиями войск на сухопутном фронте.

В зависимости от поставленного десанту задания, он разделяется на десант *стратегический*, когда высаживается экспедиционная армия, имеющая заданием выполнение самостоятельной операции на неприятельской территории, и на десант *тактический*, когда высаживается отряд меньшей силы, имеющий целью выполнение тактического маневра в связи с действиями других сухопутных частей на фронте.

Условия, при которых может иметь место десантная операция — разнообразны: когда морем владеет противник, или же таковое владение оспаривается нашим флотом; когда морем — либо полностью, либо только в данном районе — владеем мы; обороняется или не обороняется побережье; каковы силы противника и пр.

В зависимости от всех этих условий конструкция десантной операции весьма разнится в отдельных ее вариантах.

Разнообразие условий и вытекающих отсюда требований к десантной операции обязывает произвести тщательную оценку обстановки, и прежде всего — выяснить ее.

Поэтому самая тщательная *разведка* обстановки является необходимой предпосылкой к осуществлению десантной операции.

110. Десантная операция, являясь громоздкой по своей организации, подверженной в течение времени своего выполне-

ния ударам со стороны противника, чутко реагирующая на всякие затруднения, кои она встретит при выполнении, — требует особых мер обеспечения как в период подготовки, так и при движении десанта в море и высадке такового.

Ряд мер по непосредственному охранению десанта, попутные операции, направленные против флота противника, обороняющего побережье, расширяют масштаб десантной операции, требуя привлечения значительных сил морского и воздушного флота для ее обеспечения.

111. При наличии противника, располагающего даже небольшими средствами отражения, а тем более при спорном господстве на море — к десантной операции пред'является основное требование—*внезапность и быстрота выполнения.*

Все действия флота должны быть направлены к обеспечению возможности провести десантную операцию внезапно для противника, осуществив ее тогда, когда противник ее не ожидает, проведя столь быстро, что он не успевает подготовиться к отражению, направив ее туда, где это для него более всего опасно.

Этим определяется темп развития операции и необходимость мер для обеспечения внезапности ее выполнения.

112. Десантная операция являет собой, как сказано, весьма громоздкую конструкцию, в которой разнообразие и сложность действий, ее составляющих, сочетаются с необходимостью придать ей весьма совершенную организацию, при одновременном участии сухопутных, морских и воздушных сил и значительного транспортного флота.

113. Десантная операция может быть разделена на следующие части:

а) сосредоточение десанта, посадка войск на суда,
б) переход десанта морем,
в) подготовка высадки,
г) развертывание десанта для высадки,
д) высадка,
е) обеспечение высадившегося десанта,
ж) обратная посадка десанта в случае его неудачи.

Планом десантной операции должны быть нормированы как порядок этих действий, так и задача отдельных частей при их выполнении.

114. Сосредоточение десанта должно быть выполнено в порту (или портах), обладающем достаточными средствами для вместимости столь большого числа судов, средствами выгрузки и погрузки.

Сосредоточенный десант требует надежного охранения, что вызывает необходимость выбора пунктов для сосредоточения, достаточно удаленных от неприятеля, и организации охранения.

115. Переход морем столь крупного соединения, в состав которого входит большое количество транспортов, весьма уязвимых при всех видах нападений, склонных дезорганизоваться при встреченных препятствиях, наполненных людьми и грузами,— является выгодным об'ектом для атаки неприятеля.

Частичное поражение десанта, нарушив цельность его организации, может невыгодно отразиться на общем ходе предпринятой операции.

Поэтому охранение десанта в море — является важнейшей задачей морских сил.

116. Подготовка высадки, место которой предварительно обследовано тщательно разведкой, заключается:

а) в уничтожении оборонительных сооружений противника, препятствующих высадке,

б) в обследовании места высадки для окончательного установления ее направлений,

в) в действиях против неприятельских живых сил в данном районе,

г) в действиях против неприятельской авиации.

117. Развертывание при высадке, проводимое по плану таковой, требует также мер обеспечения, тем более важных, что в зависимости от того, поскольку оно обеспечено—ставится и самый успех операции.

Стремление скрыть развертывание от противника, до последнего момента не дать ему возможности судить с уверенностью куда высадка направляется, что затруднит и сосредоточение его сил для отражения—является здесь доминирующим.

Для этой цели, помимо других мер, принимаемых флотом, уместны демонстрации с целью ввести неприятеля в заблуждение: бомбардирование побережья в стороне от места высадки, ложная высадка и пр.

118. Высадка является центральным моментом операции.

Она производится последовательно: сначала высаживается авангард, назначение которого занять плацдарм для высадки главных сил, отжать противника и закрепиться на берегу.

Затем высадка главных сил десанта.

Высадка должна быть полностью поддержана флотом, который должен пробить огнем дорогу авангарду, а далее сопутствовать его движению в прибрежной зоне.

Вся энергия морских сил должна быть проявлена здесь для облегчения задачи высаживающимся частям.

119. Обеспечение уже высадившегося десанта сводится, с одной стороны, к организации его тыла и порта высадки, с другой, к обеспечению его сообщений морем. Эти задачи лежат на морских силах прикрывающего флота.

120. В случае неудачи десанта, прикрытие его отступления и обратной посадки является следующей задачей морских сил.

Поддержка арьергарда десанта в его стремлении сдержать натиск сухопутных сил противника, а затем обеспечение его отхода являются развитием этой задачи.

Наконец, посадка и обеспечение обратного следования десанта.

121. Помянутые действия требуют полной согласованности задач морского и воздушного флотов, на коих ложится в полной мере обеспечение десантной операции.

ГЛАВА II.

Действия авиации при десантной операции.

122. Статьи предыдущей главы выявляют основные задачи морских сил при выполнении десантной операции. Эти задачи в той мере, в коей они ложатся на В. С., входящие в их состав, должны быть выполнены последними, сопутствующими морскому флоту во всех этапах выполнения операции.

123. Разведка перед десантом как всего театра, так и района высадки представляет особую весьма ответственную операцию, которая должна быть выполнена в известной части непосредственно перед решением плана операции, в другой же—попутно с ее выполнением.

Воздушная разведка должна дать:

а) сведения о неприятельских силах на побережьи, их дислокацию в районе высадки,

б)—о батареях и оборонительных позициях противника в районе высадки,

в)—о дорогах, мостах и пр. средствах связи,

г) фотографический план местности (при чем побережье надлежит фотографировать во время прилива и отлива),

д) картину расположения неприятельских морских сил на театре, их движения и подробные сведения о нахождении их в период развития операции.

Сведения воздушной разведки пополняются разведкой судовой и подводных лодок.

124. На авиацию ложатся задачи по несению дозорной службы в районе сосредоточения десанта, равно как и борьба с воздушными силами противника.

Опасность воздушных атак для скученных на одном рейде транспортов, скоплений войск и грузов, приготовленных к по-

грузке, велика. Аэрозащита пункта сосредоточения, в которой должны принять участие истребительные средства В. С., является важнейшей задачей обеспечения такового.

Как дозорная служба авиации, так и организация действий истребительных отрядов—здесь должны быть выполнены со всей тщательностью.

125. Охранение десанта в море требует привлечения крупных сил авиации. Район, подлежащий охранению, обычно велик сообразно с размерами походного порядка десанта.

Учитывая длительность маневров, кои должны быть выполнены десантом при встрече с противником, дозорные линии должны быть выдвинуты значительно вперед и в стороны, охватывая район, отдаление которого должно быть достаточным для принятия десантом необходимых мер обороны.

Десант в особенности уязвим при воздушных атаках противника. При следовании морем он постоянно рискует стать об'ектом действий неприятельских самолетов. Тем большее значение в это время приобретают действия собственной авиации.

Десант, в равной мере, подвержен атакам неприятельских подводных лодок, при чем опасность таких атак для десанта чрезвычайно велика. Следовательно, усиленные поиски неприятельских подводных лодок на пути следования десанта являются задачей авиации.

Нападение на десант легких и линейных сил противника может совершенно деморализовать таковой и нанести ему крупные потери. Действия авиация, на-ряду с действиями отряда корабельного прикрытия, должны быть направлены к обеспечению десанта от этой опасности.

В виду зависимости успеха морского перехода десанта от возможности неприятельских атак требуется непрерывное наблюдение авиации за противником и за морем.

126. Как в период подготовки высадки, так и при выполнении таковой—морскую авиацию, если это представится возможным, желательно усилить авиацией сухопутной, входящей в состав десанта и погруженной на суда.

Высадка авиочастей в стороне от места общей высадки (с тем, чтобы перенести их базирование после закрепления десанта, если то позволяют условия местности: наличие необороняемого побережья, острова вблизи пункта общей высадки или глухой части побережья, не защищаемой неприятелем) для того, чтобы ввести их в бой за высадку, вполне целесообразна, ибо задачи авиации в эти моменты обширны и ее действия важны для обеспечения операции.

Авиация в эти периоды операции имеет следующие задачи:

а) быть глазами флота, указывая ему о движении сухопутных частей в районе высадки, об обнаруженных неприятельских позициях и пр., направляя туда огонь судовых орудий

(и корректируя его, поскольку он ведется по невидимым с моря целям); давать ему сведения о результате его действий и в то же время наблюдать за морем;

б) собственными атаками неприятельских позиций и двигающихся войск содействовать подготовке высадки, а затем и действиям авангарда, когда он высадится;

в) маскировать развертывающиеся средства десанта дымовыми завесами от огня с берега;

г) вступая в бой с воздушными силами противника, не дать им возможности напасть на десант, который в моменты перегрузки и движения к берегу является чрезвычайно уязвимым (его люди стоят открыто, средства имеют ничтожную живучесть).

127. Стремление получить господство в воздухе над районом высадки является основной идеей, направляющей действия морской авиации в эти моменты.

128. Пока не высадится и не организуется сухопутная авиация, до тех пор части морской авиации должны обслуживать десантный отряд при действиях его на берегу

129. При отходе десанта средства морской авиации прежде всего прикрывают обратную его посадку от действия авиации противника, а затем выполняют прочие задачи по содействию ариергарду и обслуживанию флота.

Указанные виды операций авиации при десанте свидетельствуют о необходимости специальной разработки, в порядке составления плана, ее задач и, будучи крайне разнообразны, обязывают к предварительному ознакомлению летного состава не только с теми задачами, которые ложатся на них, но и с задачами других частей, дабы здесь, в этой сложной обстановке, проявить инициативу в том направлении, где это, по общему ходу событий, наблюдаемых летчиком, окажется необходимым

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ.

ОБОРОНА БЕРЕГОВ.

ГЛАВА I.

Общие указания.

130. Оборона берегов данного морского театра, являя собой целую операцию, должна возглавляться единым командованием, руководящим как ее оборудованием и подготовкой, так и боевыми действиями частей, участвующих в ней.

Оборона берегов должна противостоять неприятелю, обладающему оперативной инициативой, способному, в силу этого, выбрать направление и время операции. Противник возглавляется одной волей: тем в большей степени требуется единое руководство обороной.

131. Оборона берегов должна противостоять всем возможным операциям противника, на которые он способен, в зависимости от положения и исхода борьбы за обладание морем.

Противник способен:

а) высадить десант на побережье,

б) подвергнуть отдельные его пункты бомбардированию,

в) блокировать побережье и отдельные порты,

г) установить связь со шпионскими организациями на побережьи, вывозить и ввозить контрабанду,

д) производить налеты на порты и побережье.

132. Средствами обороны являются:

а) флот морской,

б) флот воздушный,

в) приморские батареи, крепости, укрепленные районы,

г) оборудование побережья средствами связи,

д) части сухопутных войск, расположенные в прибрежном районе.

Каждое из этих средств имеет свои специальные задачи по обороне берегов, и ни одно из них не может быть оторвано

от других во время операции и подготовки к ней. Лишь согласованное использование всех средств даст стройную организацию обороны.

133. Задачами морского и воздушного флота являются:

а) борьба за обладание морем (факт достигнутого обладания морем—полностью и разрешает вопрос об обороне берегов);

б) активное противодействие противнику в открытом море;

в) совместные действия с крепостной береговой обороной на морских позициях—против неприятеля.

134. Коль скоро инициатива нападения на берега принадлежит противнику, то для руководства обороной представляется совершенно необходимым иметь широко поставленную р а з в е д к у театра, чтобы заблаговременно принять меры противодействия и обороны.

135. Оборона должна вестись а к т и в н о. Нельзя успешно оборонять побережье, ожидая удара противника по тому или другому пункту последнего; надо искать случая самому поразить противника и не тогда, когда он готов к операции и выбрал для себя благоприятную обстановку, а тогда, когда это выгодно обороняющемуся.

Вследствие этого, в обороне берегов главное значение имеют активные средства, т.-е., прежде всего, флот морской и воздушный.

ГЛАВА II.

Действия авиации при отражении десанта.

136. Десантная операция уязвима в течение всего времени ее проведения, т.-е. при сосредоточении, переходе в море и при высадке десанта.

Во всех случаях противник является уязвимым воздушными атаками, и авиация должна быть в полной мере использована для поражения его многочисленных транспортных средств и вспомогательных судов.

137. Надо стремиться поразить десант еще в период его сосредоточения. Эта операция требует специальной подготовки и следует заранее, еще в период разработки плана войны, учесть, какие порты возможного противника могут служить базами десанта,—чтобы сообщить своим аппаратам свойства (прежде всего, достаточный радиус действия), позволяющие выполнить налет на сосредоточенный в базе десант.

Последний представляет выгодную цель, ибо значительное количество судов на рейде, скопление людей и грузов дают большие площади для поражения, при чем цели непосредственно не защищены и легко поражаются даже бомбами небольших весов. Подверженность десантных средств пожарам еще более расширяет масштабы ожидаемых от воздушных налетов результатов.

Если база противника—в районе полетов авиации и недостаточно защищена, то уничтожить десант в самом начале, ослабить его настолько, что операция будет подорвана,—является задачей, вполне доступной для авиации.

К этому надо стремиться.

138. Момент выхода десанта в море не должен быть упущен разведкой обороняющегося; с тех пор, как противник начал свое движение — каждый час должен быть дорог для его атаки.

Специальная задача — наблюдение десанта непрерывной разведкой в течение его перехода—ложится на флот и авиацию.

Если наблюдение за противником организовано и командование быстро оповещается о каждом движении неприятеля, то задачи сосредоточения сил в море для нападения на десант, выяснения угрожаемого десантом направления и организации отражения—весьма облегчаются.

139. Никогда не следует воздушную атаку десанта откладывать на последний момент операции — высадку. Надо иметь в виду, что противник будет озабочен выбором обстановки для десанта, когда отражение будет в наибольшей мере затруднено. Если он имеет основание особенно опасаться авиации, то выберет условия для высадки, страхующие его от возможности воздушного нападения. Наконец, случайно может сложиться обстановка, при которой авиация не будет иметь возможности принять участие в отражении, и потому останется неиспользованной вовсе.

Надо иметь в виду, что десант, когда он понесет потери в море, скорее откажется от продолжения операции, нежели тогда, когда он начал высадку, ликвидация которой сопряжена для него с потерями еще большими; он должен будет здесь проявить особенное упорство.

Все сказанное обязывает начать поражение десанта еще в море, как только к тому явится возможность.

140. Десант тихоходен. Если пункт сосредоточения значительно удален (к чему обязывает опасность налетов)—десанту предстоит продолжительный переход. За это время он должен подвергнуться многократным атакам. Задача воздушных частей-поражать десант по пути следования постольку частыми атаками, поскольку позволят условия возможности их возобновления.

Походный порядок десанта вследствие большого количества транспортных судов представляет чрезвычайно громоздкую организацию, негибкость которой усугубляется тем, что транспортные суда легко поддаются дезорганизации. Строй десанта, раз нарушенный, потом уже трудно восстановить.

Эта обстановка является весьма выгодной для воздушных атак как самостоятельных, так и совместных с отрядами флота.

142. По мере приближения десанта к конечному пункту своего назначения, атаки должны учащаться, что возможно вследствие меньших дистанций до береговых аэродромов авиации.

Одновременно надо иметь в виду, что всякая задержка десанта в пути является выгодной для командования обороны, особенно тогда, когда пункт высадки определился: сюда будут брошены силы для организации отражения, и необходимо только время, чтобы сосредоточить их.

143. Во время высадки десанта, а еще ранее—при перегрузке войск с транспортов на высадочные суда, — снова создается благоприятная обстановка для воздушных атак. Поскольку неприятель не обладает надежными средствами аэрообороны и поскольку мощны соединения атакующих воздушных сил,—он может быть здесь уничтожен.

Однако, все время надо помнить, что противник, предпринимая десант, избирает сам обстановку и, учитывая действия авиации, вероятно озаботится обеспечением себя от таковых, при чем лучшим для него обеспечением является надлежаще выбранная обстановка.

144. Действия флота имеют тот же смысл. Они должны проходить в теснейшем согласии с действиями авиации и по тому же плану.

ГЛАВА III.

Действия авиации при охране побережья.

145. При охранении побережья в районах, не входящих в зону дозора и периодической разведки прибрежной авиации, устанавливается наблюдательный дозор авиации, заданием которого являются:

а) наблюдение за сообщением побережья с моря, за подходящими к побережью судами, шлюпками и пр.;

б) наблюдение и контроль плавания невоенных судов в районе побережья;

в) отражение собственными средствами (или вызывая поддержку) попыток отдельных судов противника приблизиться к берегу.

146. Служба авиации согласуется со службой сторожевых судов и береговой охраны в данном районе и направляется начальником охраны побережья данного участка.

147. Охрана побережья выполняется средствами прибрежной авиации.

ГЛАВА IV.

Совместные действия авиации с береговой обороной.

148. Части авиации, предназначенные для совместных действий с береговыми батареями или приморскими укреплениями, выполняют следующие задачи:

а) разведкой в море предупреждают о появлении противника, давая командованию батарей сведения о нем;

б) корректируют огонь береговых батарей, поскольку противник маскирует свое расположение дымовой завесой, или дурно видим с батарей;

в) своими атаками на противника содействуют общему успеху боя;

г) атакуют поврежденного противника, вышедшего из пределов действия батарей;

д) если противник идет с тралами, то, поражая тральщики, затрудняют его маневрирование.

149. Части авиации, имеющие назначением совместные действия с береговыми батареями, должны получить от командования последними совершенно определенные указания о необходимом им содействии, в порядке подготовки и составления плана береговой обороны. В бою же—им должна быть предоставлена возможно бóльшая самостоятельность.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ.

ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ В ОСОБЫХ ОПЕРАЦИЯХ ФЛОТА.

ГЛАВА I.

Действия авиации в совместных с флотом операциях против приморских крепостей.

150. Действия флота против береговых укреплений представляют собой трудную для него операцию, особенно, если береговые батареи современных конструкций имеют надежную защиту и хорошо маскированы. Имея над ними преимущества в отношении инициативы (выбора обстановки операции, момента начала и условий дистанции и направления), будучи подвижными и способными к маневрированию, суда флота, однако, значительно уступают в отношении живучести и размеров поражаемого пространства.

Эти обстоятельства указывают на необходимость самого точного расчета, при выполнении флотом подобных операций, и специальной тактики, направленной прежде всего к тому, чтобы флот полностью мог использовать свою маневренную подвижность и инициативу.

151. Задачи авиации при бое флота с береговыми укреплениями сводятся к следующему:

а) разведка, как предварительная, так и в течение операции,

б) охранение флота во время боя,

в) обеспечение и поддержка его атаки.

152. Разведка для флота в этой операции исключительно необходима. В виду постоянства многих данных обстановки для флота, поскольку они связаны с оборудованием батарей, разведка может быть особенно точной, в соответствии с чем— точны будут и расчеты операции флота.

Необходима разведка не только самих батарей, но и прилегающего района, назначенного для маневрирования флота:

в отношении мин заграждения, выяснения фарватеров, знаков для определения места и пр.

Воздушное фотографирование расположения укреплений и прилегающего района—здесь необходимы.

Разведка авиации выполняется как заблаговременно, так и непосредственно перед операцией и во время ее проведения.

153. Флот, при развертывании для атаки береговых укреплений и при выполнении ее, должен быть охраняем со стороны моря от внезапного появления неприятельских линейных сил, его подводных лодок и от воздушного противника.

В этих целях организуется дозорная служба, при чем она строится на общих основаниях, изложенных в I части 3-го раздела. Участие в ней авиации зависит от условий погоды и видимости.

Для охранения от подводных лодок ведутся поиски их, как в районе дозора, так, и в особенности, в маневренном районе флота. На ряду со сторожевыми судами—эта обязанность выполняется средствами авиации (Р. 3, ч. I, гл. 5).

Охранение от воздушных атак противника имеет значение тем большее, что последние способны содействовать ведению боя батареями, как поражая суда атакующего флота непосредственно, так и затрудняя их огонь. Этим намечаются задачи авиации для содействия флоту: надо не допустить неприятельские аппараты до атакующих судов. Для этой цели, наряду с истребительными отрядами авиации – организуется аэрострельба с легких и вспомогательных судов. Надо при этом стремиться к тому, чтобы разгрузить суда, ведущие бой, от отражения воздушных атак—их собственными средствами, дабы не разбивать внимания, которое должно быть всецело направлено на борьбу с береговыми батареями.

154. Содействие авиации атаке судов—выражается:

а) в прикрытии развертывания флота; надо, чтобы все предварительные передвижения и перестроения флота до атаки—прошли бы вне досягаемости береговых батарей, а, если это возможно, то под прикрытием дымовой завесы. Флот должен скрытно приблизиться к батарее, и безопасно для себя занять нужную позицию, чтобы здесь сразу открыть действительный огонь по батарее;

б) в корректировании огня флота—по батареям, невидимым с берега, в особенности по батареям закрытым, стреляющим перекидным огнем (гаубицами[1]);

---

[1]) Корректирование огня авиацией требует специальной подготовки и предварительной тренировки летного состава. Следует иметь специальные аппараты для этой цели (обеспеченные вполне надежными средствами связи), приданные судам, с которыми они должны сработаться в этом отношении.

в) в непосредственной атаке батарей как фугасными, так и химическими бомбами. В этом отношении авиация не стеснена в бою (в отличии от боя в открытом море), ибо здесь атака ее не имеет значения для ведения артиллерийского огня флотом. Атаки авиации всегда уместны, а в особенности тогда, когда батарея поражает флот и надо затруднить ее огонь. Атаки авиации и артиллерийский огонь флота должны создать кругом батареи обстановку, в которой последняя не будет в состоянии вести планомерного огня.

Если командные пункты управления огнем и наводки батарей находятся в стороне, то места их расположения должны быть выяснены и они, по возможности, выведены из строя или нейтрализованы; это лишит батарею управления и сделает ее огонь мало действительным;

г) в закрытии флота дымовой завесой, коль скоро это понадобится по условиям боя (суда повреждены, противник хорошо пристрелялся и т. д.).

155. В случае, если атакующие суда будут повреждены, особенно если, имея сильные аварии, потеряют ход, оставаясь под огнем батареи, то задача авиации, как и других вспомогательных сил—не дать противнику использовать этот момент, затруднив ему ведение огня, и закрыв поврежденные суда дымовой завесой.

156. Задача полного уничтожения батареи—лишь в отдельных случаях доступна флоту (если батарея недостаточно защищена, или имеется возможность подавляющим количеством снарядов срыть ее). Обычно для полного уничтожения батареи—требуется высадка десантных подрывных партий для непосредственного уничтожения каждой установки и каждого устройства батареи. Таковая высадка должна быть выполнена уже после того, как батарея достаточно разрушена и огонь ее прекращен.

ГЛАВА II.

Действия авиации при блокаде порта или побережья.

157. Операция блокады—заключается в прекращени сообщений блокируемого порта или побережья с морем.

Блокада бывает дальняя, когда блокирующий флот располагается в отдалении от блокируемого об'екта и линия блокады соответственно отнесена в море; и блокада—ближняя (тесная), когда блокируются непосредственно выходы из порта или базы.

158. Операция блокады состоит из блокадного дозора и службы поддержки.

По существу—здесь те же требования, как и при дозоре, т.-е. не допустить прохода судов неприятеля через линию блокады не замеченными, во-время предупредить о том отряд поддержки, чтобы не выпустить неприятеля в море, и не дать никому войти в блокированный район.

159. Задачи авиации при блокаде сводятся к тем же обязанностям, что и при дозоре, но:

а) здесь особое значение имеет непосредственное наблюдение противника в заблокированных портах, которые должны держатся по возможности все время под наблюдением блокируемого, дабы заметить приготовления к выходу, не пропустить момент выхода, дать своевременно об этом знать блокирующему флоту;

б) надо учитывать, что обстановка, при которой прорыв блокады особенно вероятен—как раз та, когда условия погоды или видимости затрудняют наблюдение; это требует особой бдительности и вызывает необходимость расчета блокады, исходя из трудных условий ее выполнения;

г) вопрос о базировании блокирующей авиации должен быть решен с особой тщательностью, учитывая необходимость непрерывного наблюдения и быстрой поддержки.

ГЛАВА III.

Действия авиации против морской торговли.

160. Действия авиации против морской торговли противника составляют часть общей операции, проводимой морскими силами на данном морском театре, в общем масштабе.

Авиация получает задания от командования, в соответствии с планом этой операции, в которой принимают также участие подводные лодки и крейсеры.

161. Борьба с торговлей противника ведется на основании норм международного права, устанавливаемых на сей предмет. Осмотру, задержанию, а равно (в особых случаях) конфискации грузов и потоплению подлежат и нейтральные суда с военной контрабандой, на основании указаний международных установлений.

Примечание: В этих вопросах летчики должны иметь вполне определенные инструкции, соблюдая существующие законоположения

162. Прибрежная авиация, в районе своих действий—выполняет эту операцию либо попутно с общей ее службой в районе (например, при периодической разведке), либо по отдельному расписанию полетов для наблюдения за мореплаванием в данном районе.

163. Операции корабельной авиации по борьбе с торговым мореплаванием противника протекают совместно с операциями флота.

Для поисков в отдаленных районах—привлекаются и дирижабли.

164. Самолеты лишены возможности осмотра того или другого судна.

165. Самолет должен остановить пароход, давая понять ему об этом маневрированием, сигналами или холостыми выстрелами; затем его действия должны быть направлены к тому, чтобы вызвать корабли поддержки, предоставив им дальнейшие действия по досмотру корабля.

166. В тех случаях, когда корабль заведомо подлежит уничтожению (имеются на этот счет определенные приказания) и когда он с пассажирами, следует дать возможность кораблю погрузить людей на шлюпки, и, затопив корабль, оказать возможное содействие для спасения экипажа.

ГЛАВА IV.

Прочие случаи совместных действий авиации и флота.

А. Служба авиации по обеспечению безопасности мореплавания.

167. В тех случаях, когда это вызывается необходимостью, для обеспечения мореплавания привлекаются самолеты, которые могут быть полезны:

а) для оказания помощи потерпевшему аварию судну, для розыска его, связи с ним и для спасения личного состава (в пределах возможностей аппаратов),

б) для конвоирования судов,

в) для предупреждения судов в море об обнаруженных опасностях для мореплавания,

г) для рекогносцировок во вновь изследуемых районах мореплавания,

д) для содействия морской с'емке,

е) для фотографирования местности, и в других случаях, когда это потребно.

Б. Обслуживание командования.

168. Аппараты могут быть приданы для обслуживания командования и штабов. Назначение их в этом случае:

а) передача пакетов и приказаний частям флота от командования,

б) полеты с начальствующими лицами или сотрудниками штабов,

в) полеты с отдельными поручениями (выяснение отдельных обстоятельств и пр.).

В. Обслуживание службы связи.

169. Для обслуживания службы связи—в распоряжении последней могут быть переданы аппараты, распределяемые как между центрами (штабами) службы связи, так и постами. Помимо общих задач по поддержанию связи, передачи пакетов, перевозки отдельных лиц, аппараты, приданные постам связи, имеют своим назначением:

а) обследование всякого подозрительного в море обстоятельства, обнаруженного постом наблюдения,

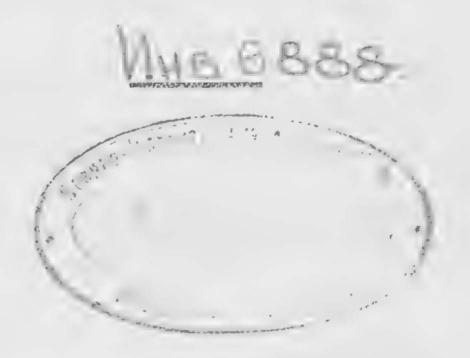
б) для полетов разведывательного характера в районе поста связи,

в) для сношений с судами,

г) для опознания судов в море.

170. Перечисленные в сем разделе боевые действия авиации и флота—не исчерпывают, однако, всего разнообразия их совместных операций. Общая работа на войне и подготовка к ней—создадут нормы их взаимодействия.

Настоящий труд выявляет общий характер и сущность совместных действий воздушных сил и морского флота, не давая конкретных форм их боевой работы, ибо последние должны предусматриваться соответствующими уставными положениями и точными указаниями начальников при выполнении и подготовке боевых операций.



ОГЛАВЛЕНИЕ.

РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ.

БОЕВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СИЛ, ПРИДАВАЕМЫХ МОРСКОМУ ФЛОТУ.

ЧАСТЬ I.

Боевое назначение Воздушных Сил.

ЧАСТЬ II.

Состав организации воздушных сил.

ЧАСТЬ III.

Условия и нормы летной работы личного состава воздушных сил на морских театрах.

ЧАСТЬ IV.

Организация командования морскими Воздушными Силами.

ЧАСТЬ V.

Порядок выполнения боевых операций.

РАЗДЕЛ ВТОРОЙ.

РАСПОЛОЖЕНИЕ и ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ЧАСТЕЙ ВОЗДУШНЫХ СИЛ, РАБОТАЮЩИХ НА МОРСКИХ ТЕАТРАХ.

РАЗДЕЛ ТРЕТИЙ.

ДОЗОРНАЯ и РАЗВЕДОЧНАЯ СЛУЖБА.

ЧАСТЬ I.

Дозорная служба.

ЧАСТЬ II.

Разведочная служба.

РАЗДЕЛ ЧЕТВЕРТЫЙ.

БОЕВЫЕ ОПЕРАЦИИ ВОЗДУШНЫХ СИЛ.

ЧАСТЬ I.

Операции против воздушных сил противника (самостоятельные и совместные с сухопутными силами).

ЧАСТЬ II.

Самостоятельные операции против морских сил противника

ЧАСТЬ III.

Операции против земных целей.

РАЗДЕЛ ПЯТЫЙ.

СОВМЕСТНЫЕ ОПЕРАЦИИ МОРСКИХ и ВОЗДУШНЫХ СИЛ.

ЧАСТЬ I.

Бой на море.

ЧАСТЬ II.

Бой на позиции.

ЧАСТЬ III.

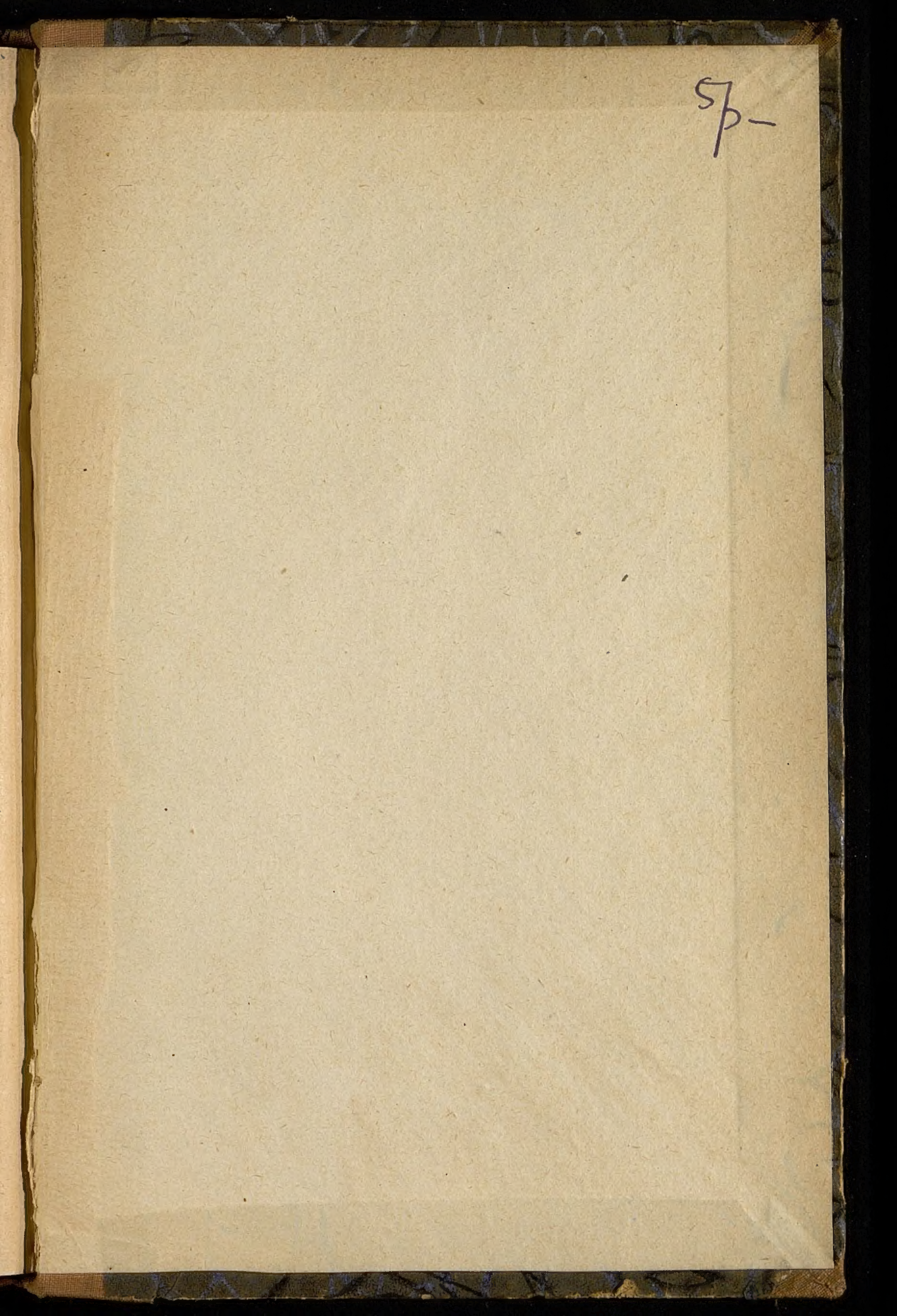
Десантная операция

ЧАСТЬ IV.

Оборона берегов.

ЧАСТЬ V.

Действия авиации в особых операциях флота.


5/-

